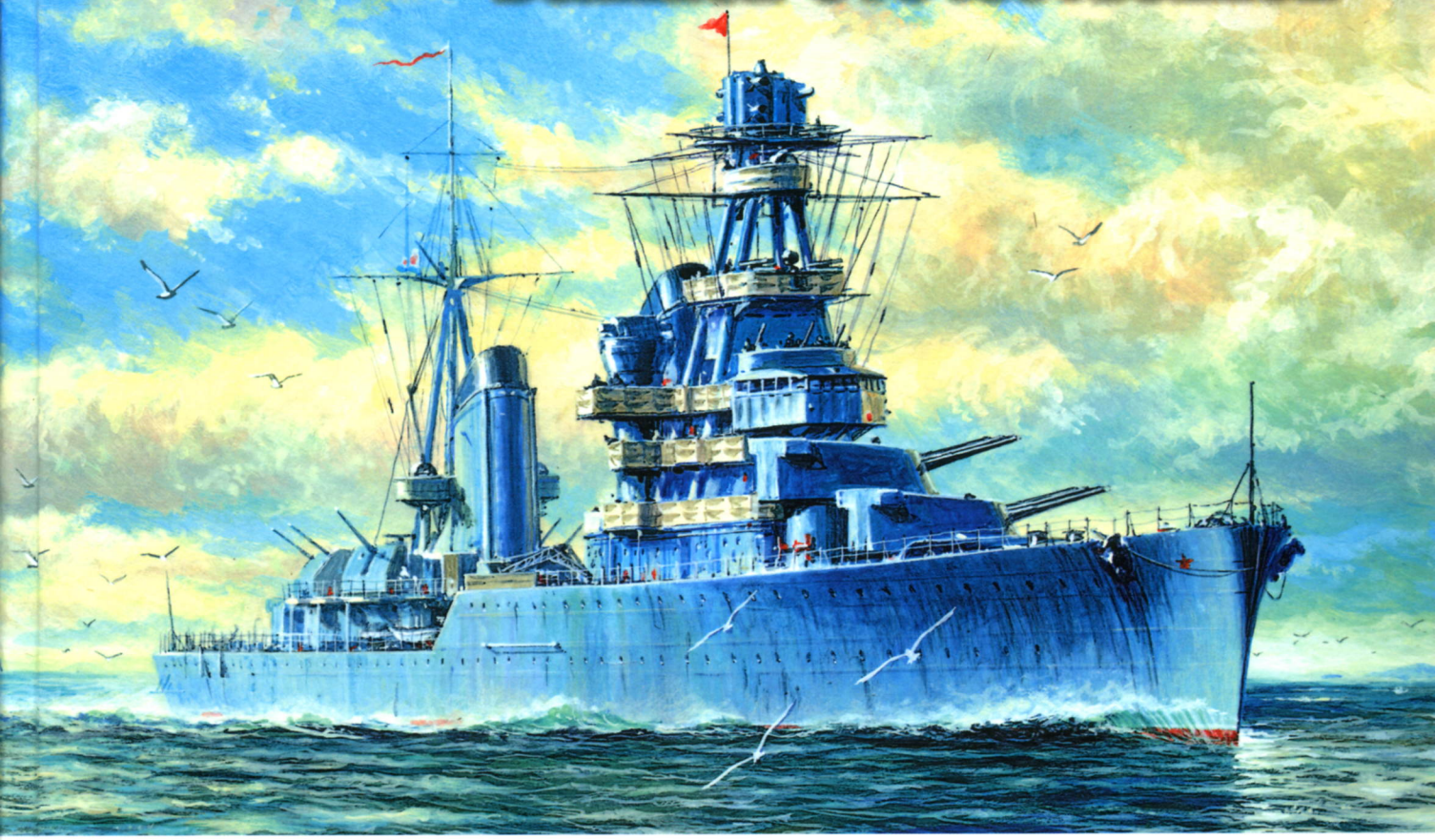
VISIT…

АЛЕКСАНДР ЧЕРНЫШЕВ, КОНСТАНТИН КУЛАГИН

Советские крейсера Великой Отечественной



ОТ «КИРОВА» ДО «КАГАНОВИЧА»

АЛЕКСАНДР ЧЕРНЫШЕВ, КОНСТАНТИН КУЛАГИН

Советские крейсера Великой Отечественной

ОТ «КИРОВА» ДО «КАГАНОВИЧА»

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2007

ББК 68.54
Ч49

АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ

Серия «АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ» основана в 2005 году

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация художника А.Заикина

Авторы выражают благодарность А.Б.Морину (Санкт-Петербург) за помощь в подготовке книги. Схемы, отмеченные знаком S, выполнены С.Балакиным, знаком Д, — А.Дашьяном.

Чернышев А.А., Кулагин К.Л.

Ч49 Советские крейсера Великой Отечественной. От «Кирова» до «Кагановича». — М.: Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2007. — 128 с.: ил.

ISBN 5-699-19623-4

Крейсер «Киров» по праву считается одним из самых знаменитых кораблей нашего флота. Это первый построенный в СССР крупный боевой корабль, флагман Балтики, активный участник войны. Несмотря на то, что «Кирову» не довелось померяться силой с равноценным противником в морском бою, его артиллерия внесла неоценимый вклад в оборону Таллина и Ленинграда, в прорыв немецкой блокады, в отражение воздушных атак.

«Киров» и его последователи — «Ворошилов», «Максим Горький», «Молотов», «Калинин» и «Каганович» — остались в истории не только как самые современные и мощные корабли советского ВМФ периода Великой Отечественной войны, но и как родоначальники целого поколения артиллерийских крейсеров, вошедших в строй уже в послевоенные годы и остававшихся основой нашего флота на протяжении двух десятилетий.

ББК 68.54

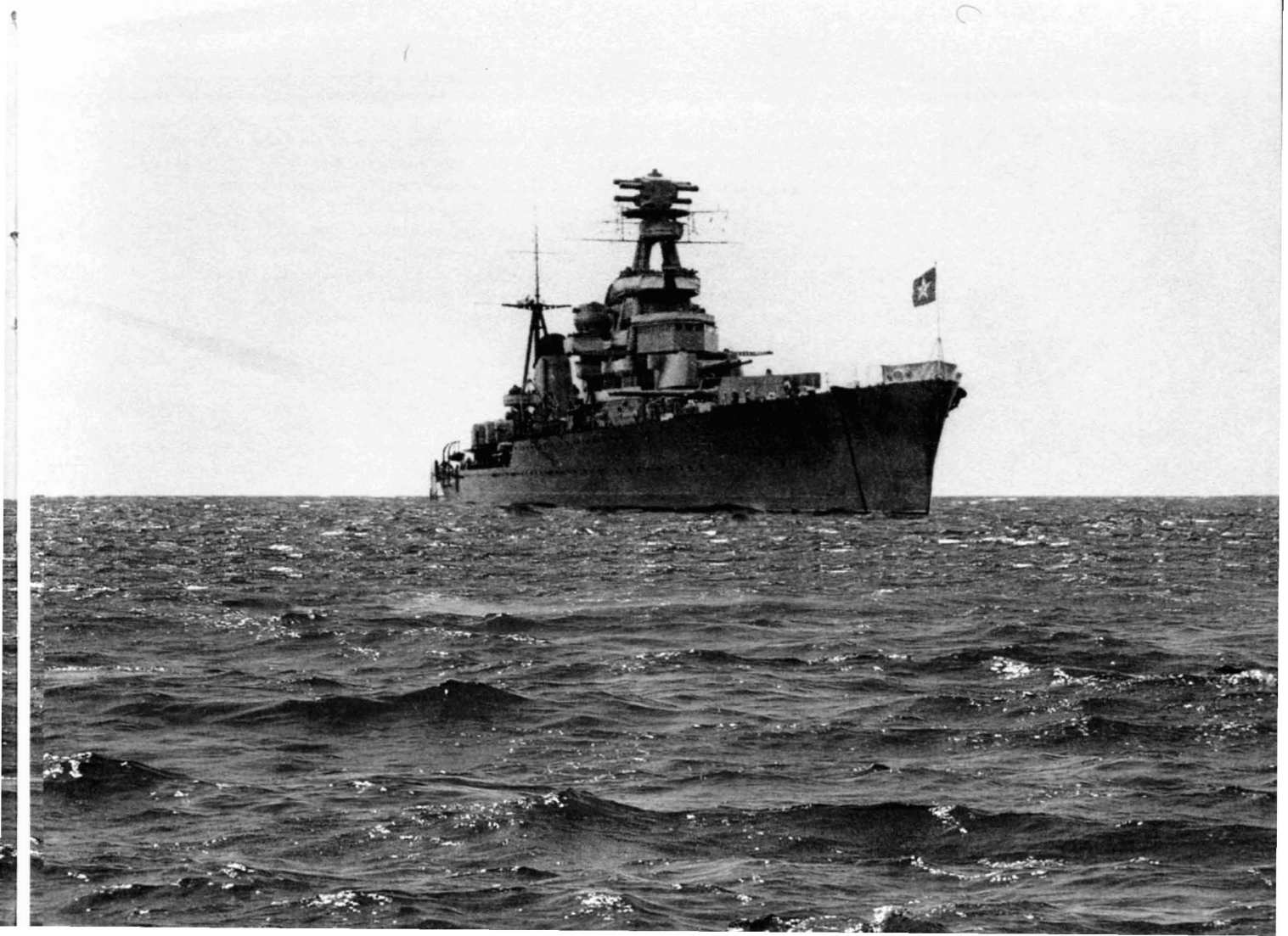
ISBN 5-699-19623-4

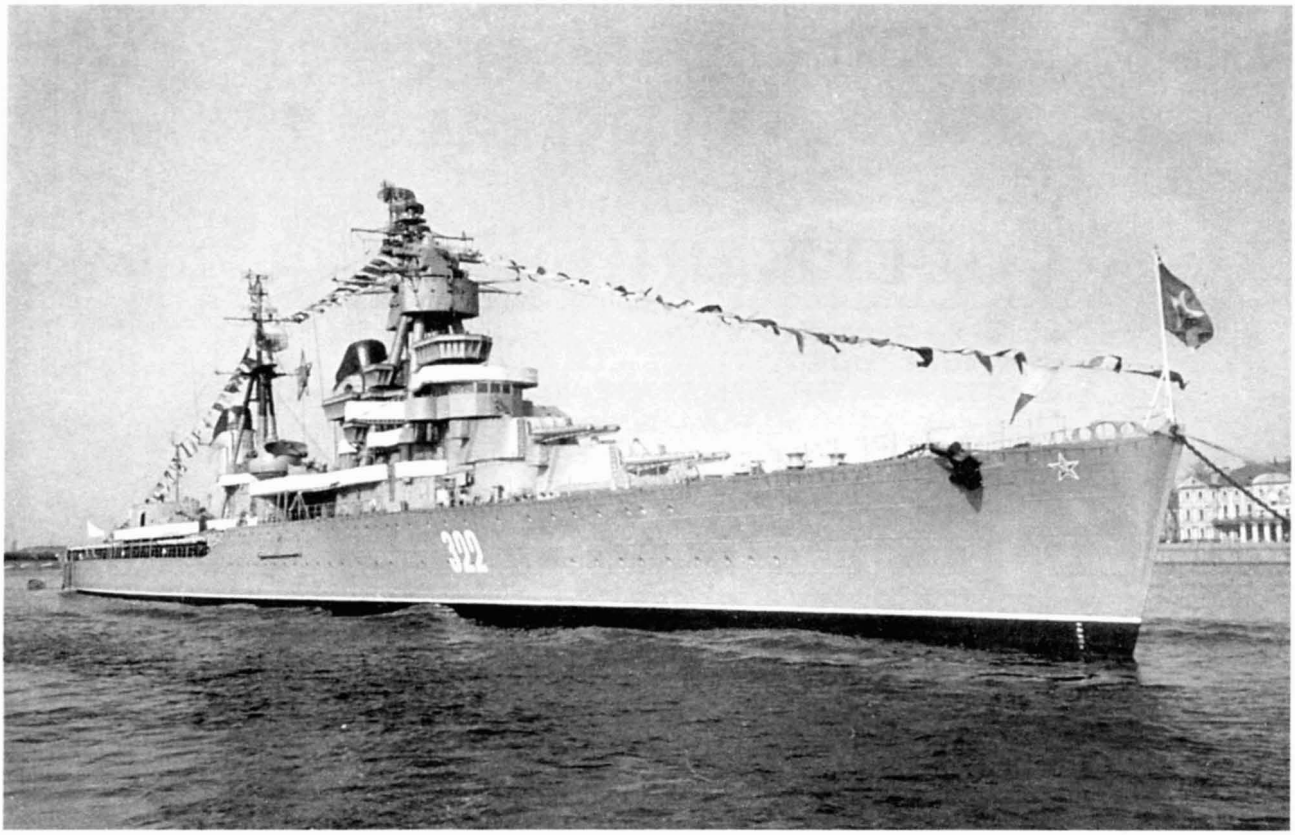
© А.А. Чернышёв, К.Л. Кулагин, 2007
© ООО «Коллекция», 2007
© ООО «Издательство «Яуза», 2007
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2007

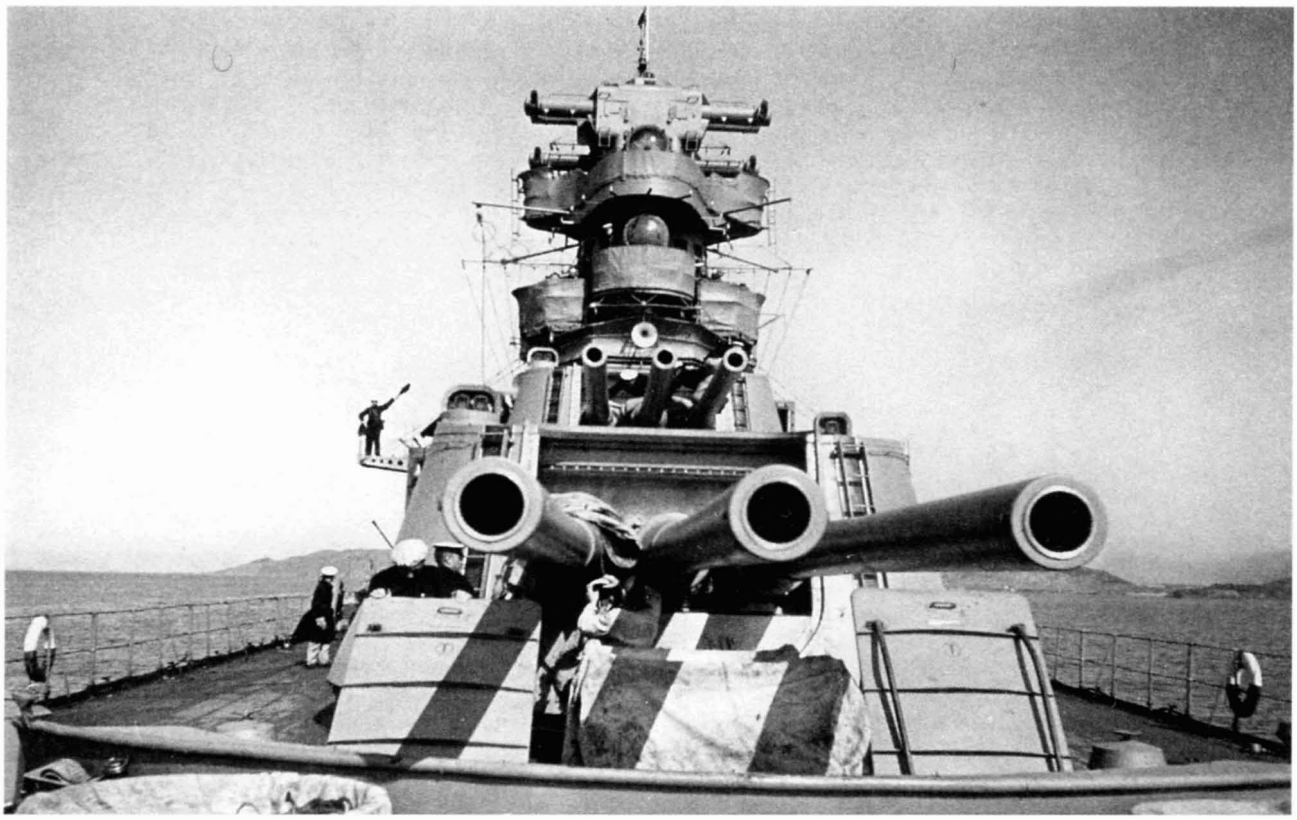
СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ 5
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ 14
СТРОИТЕЛЬСТВО И ИСПЫТАНИЯ 45
МОДЕРНИЗАЦИИ 51
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ 57
- «Киров» 57
- «Ворошилов» 74
- «Максим Горький» 89
- «Молотов» 97
- «Калинин» 116
- «Лазарь Каганович» 119

ОЦЕНКА ПРОЕКТА 121
Приложение: ИТАЛЬЯНСКАЯ «РОДНЯ» 124
ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ 127




322



Крейсер «Киров» по праву считается одним из самых знаменитых кораблей нашего флота. Это первый построенный в СССР крейсер, флагман Балтики, активный участник Великой Отечественной войны. Его артиллерия внесла неоценимый вклад в оборону Таллина и Ленинграда, в прорыв немецкой блокады, в отражение воздушных атак.

«Киров» стал головным кораблем серии из шести единиц – за ним последовали «Ворошилов», «Максим Горький», «Молотов», «Калинин» и «Каганович». Это была первая серия крупных боевых кораблей, созданных в годы предвоенных пятилеток. С нее началась история целого поколения советских артиллерийских крейсеров, ознаменовавших собой важный этап в становлении нового флота, вышедшего после войны на океанские просторы.

ИСТОРИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Период после окончания Первой мировой войны и до середины 1930-х гг. отмечен своеобразной паузой в эволюции линкоров и быстрым развитием крейсеров. Все ведущие морские державы закладывали большие серии этих универсальных кораблей. Крейсера делились на подклассы: тяжелые с артиллерией калибром 203 мм (8 дюймов) и легкие с 152-мм (6-дюймовыми) орудиями (хотя по водоизмещению легкие крейсера иногда превосходили тяжелые).

В составе же РККФ в начале 30-х годов находились всего три легких крейсера типов «Светлана» и «Адмирал Нахимов», заложенные еще в 1913 г. и достроенные в 1927—1932 гг. Эти крейсера уже не отвечали современным требованиям: они были слабо вооружены, имели скорость менее 30 узлов, и, кроме того, все базировались на Черном море.

Вместе с тем, необходимость постройки крейсеров нового поколения уже не вызывала сомнений. Новая концепция применения флота («Теория малой войны на море»), разработанная в конце 1920-х гг. по итогам теоретических дискуссий о роли и месте ВМФ в Вооруженных Силах СССР, исходила из следующих основных положений. В будущей войне между Советским Союзом и коалицией крупнейших капиталистических держав и их сателлитов морские силы граничащих с нашей страной государств, будучи безусловно слабее РККФ, получат поддержку флотов Англии и Франции. Наш флот должен будет, прорывая блокаду противника, наносить удары по коммуникациям, чем сможет нарушать снабжение его сухопутной армии. Также нам придется, создав свои оборонительные минно-артиллерийские позиции, противодействовать высадке вражеских десантов. При выгодных условиях не исключалась возможность ведения самостоятельных операций, направленных на разгром сил противника.

Кульминацией противоборства с вражеским флотом виделся бой на заблаговременно развернутой минно-артиллерийской позиции, который тогда назывался «комбинированным» или «сосредоточенным ударом». Под «комбинированным ударом» понималась одновременная атака противника надводными кораблями различных классов, подводными лодками и авиацией с использованием по возможности артиллерии береговой обороны и минно-позиционных средств. «Комбинированный удар» признавался основным и наиболее трудным способом ведения боя. «Сосредоточенный удар» предусматривал совместные атаки различных родов сил по одному и тому же объекту с отказом от обязательности одновременности этих атак.

Для реализации этих задач требовались корабли с дальнобойной артиллерией. Не исключалось и использование ими при выгодных условиях боя торпедного оружия. Должна быть обеспечена защита кораблей от атак авиации. Учитывая скоротечный характер возможных боев и необходимость нанесения противнику решительного поражения, от артиллерии требовалась большая мощь огня, высокая скорострельность и дальность стрельбы. Кроме того, предполагалась возможность массового применения минного оружия.

Начальник Морских сил (Наморси) РККА Р.А.Муклевич в своем выступлении на заседании РВС СССР 10 января 1931 г. отметил, что «наши соседи на Балтике и Черном море и Дальнем Востоке строят канонерки и крейсера до линейных включительно. Я считаю крупной ошибкой, что еще в эту пятилетку мы не намечаем к постройке крейсера и фактически откладываем приведение в готовность для подобного строительства наших заводов...».

Одновременно в наркомат по военным и морским делам обратились руководители судостроительной промышленности, а группа инженеров Балтийского завода направила правительству докладную записку, в которых обосновывалось необходимость развития «тяжелого военного судостроения».

Доводы моряков и судостроителей возымели свои действия, и в результате и в планы строительства ВМС РККА на 2-ю пятилетку были включены и крейсера.

Однако опыта в проектировании и строительстве крупных современных кораблей у советских судостроителей явно не хватало. Последние легкие крейсера типа «Светлана» были

Слева вверху: крейсер «Киров» на параде на Неве, июль 1964 г.
Слева внизу: главный калибр крейсера «Калинин».

спроектированы в России (с помощью германской фирмы «Вулкан» и английской «Дж. Браун» в части энергетических установок) еще до Первой мировой войны. За 20 лет мировое военное кораблестроение ушло далеко вперед. Изменился облик легкого крейсера — артиллерия главного калибра теперь устанавливалась в башнях, увеличились углы возвышения орудий, появились качественно новые приборы управления стрельбой, оптические средства управления огнем стали размещаться в командно-дальномерных постах (КДП), значительно усилилась зенитная артиллерия, возросла скорость хода, на крейсерах размещались самолеты-разведчики и корректировщики, а также катапульты для их взлета и т.д. Руководство ВМС и промышленности в 1930-е годы вели переговоры с различными судостроительными фирмами Италии, Франции, США, Германии по оказанию помощи в проектировании и строительстве современных кораблей. Особенно интенсивно и успешно развивалось сотрудничество с Италией. Тем более, что итальянские крейсера считались наиболее подходящими для ВМС СССР. Особенно привлекала их высокая скорость — 39—42 узла. В то время скорость хода считалась руководством наших Морских сил «главным кораблестроительным элементом», поскольку именно она определяла эффективность проведения набеговых операций и разведки.

Оптимальным выглядело приобретение за рубежом «образцового» корабля (возможно нескольких), что позволяло в кратчайшие сроки увеличить численность флота и получить наиболее современные образцы вооружения и техники, которые можно будет в дальнейшем скопировать. Находившаяся в Италии с 23 сентября по 25 ноября 1930 г. комиссия под руководством начальника Технического управления ВМС А.К. Сивкова посетила в ходе четырех поездок Ливорно, Специю, Геную, Милан, Флоренцию, Фиуме, Триест, Монфальконе, Венецию, Неаполь и Таранто, осмотрела 37 заводов, посетила 22 боевых корабля, в том числе тяжелые и легкие крейсера. На основании ее материалов был сделан вывод о возможности приобретения готовых крейсеров в Италии.

В направленной 12 января 1932 г. на имя наркома обороны К.Е. Ворошилова докладной записке начальник МС РККА В.М. Орлов признавал крейсера типа «Кондотьери» наиболее подходящими для флота. Указывались их основные преимущества: высокая скорость, обеспеченная удачной конструкцией котлотурбинной установки, мощная для своего водоизмещения артиллерия главного и зенитного калибров, современные приборы ПУС и ПУТС. Главным недостатком признавалось отсутствие бронирования, принесенного в жертву высокой скорости хода и мощи артиллерии. Вывод был следующим:

«3. Оперативно-тактическая оценка

Разобранные выше элементы крейсера типа «Кондотьери» дают ему возможность:

1. Производить поддержку и обеспечение подводных лодок, т.е. выводить их из базы, участвовать в совместных действиях, наводя на неприятеля, управлять подлодками.

2. Участвовать в совместных действиях с береговой обороной.

3. Производить набеговые ночные операции.

4. Вести разведку.

Крейсера типа «Кондотьери» следует считать очень подходящим типом легких крейсеров для Морских Сил СССР».

Предлагалось на выбор: либо приобрести один крейсер, оговорив обеспечение технической помощи в постройке однотипных кораблей в нашей стране, что будет стоить приблизительно 14 млн. рублей, либо приобрести два корабля на аналогичных условиях, при стоимости контракта в 25 млн. рублей.

Первоначально, ориентируясь на международное соглашение, ограничивающее калибр артиллерии легких крейсеров 155 мм, новые корабли предполагалось вооружить 152-мм орудиями. Учитывая, что СССР не участвовал в заключении этих соглашений и что к тому времени закончилась разработка 180-мм орудий с высокими баллистическими характеристиками, еще на стадии подготовки оперативно-тактического задания на новый крейсер в начале 1932 г. руководство ВМС (В.М.Орлов, И.М.Лудри, Э.С.Панцержанский) решили вооружить его 180-мм артиллерией. Дело в том, что других орудий для крейсеров просто не было. Созданное еще в 1906 г. 152-мм орудие дальнейшего развития не получило. Калибр 130 мм уже не удовлетворял требованиям ВМС (такими орудиями вооружились новые эсминцы), а 180-мм пушки к этому времени прошли испытания, и одноорудийные башни М-1-180 были установлены на крейсере «Красный Кавказ».

15 апреля 1932 г. наморси В.М.Орлов утвердил подписанное начальником УСУ* ВМС Э.С.Панцержанским оперативно-тактическое задание на разработку проекта легкого крейсера в 6000 т. Согласно этому документу, корабль предназначался для выполнения широкого круга задач:

1.Обеспечение действий подводных лодок у своих баз и в море.

2. Разведка, поддержка разведки и атак эсминцев.

3. Атака и обеспечение десантов.

4. Участие в комбинированных ударах в море и на позиции.

5. Бой с крейсерами противника.

Тактико-технические элементы предусматривались следующими:

Артиллерийское вооружение: 4 180-мм орудия (2 двухорудийные башни) / исправлено на 6 180-мм, 4-100-мм/50клб, 4 45-мм, 4

---

* УСУ — учебно-строевое управление в те годы выполняло функции штаба наморси.

12,7-мм пулемета/. Боезапас, выстрелов на ствол: 180-мм — 200 /181, 100-мм — 300, 45-мм — 1000/1500, 12,7-мм — 10 000.

Приборы управления артогнем: по типу крейсера «Красный Кавказ», дальномеры: 3 6-м, 2 3-м, 2 2-м. Прожекторы: 5 90-см «Сперри», 2 4-см.

Авиавооружение: 4 истребителя-бомбардировщика ДИ-6, 2 катапульты или 2 самолета, 1 катапульта.

Торпедное вооружение: 2 трехтрубных торпедных аппарата калибром 533 мм, 6 запасных торпед. 100 мин обр. 1931 г. в перегруз.

Бронирование: бортовое должно выдерживать попадание 152-мм фугасного снаряда на дистанции 85—90 кбт и больше, палубное — от 115 кбт и меньше; боевая рубка 150/100мм; башни: лоб 100/75 мм, крыша 50/37 мм.

Скорость хода: полная 37—38 уз., экономическая 14—15 уз.

Дальность плавания: полным ходом 600 миль, экономическим 3000—3600 миль, возможна установка дизелей для экономического хода.

Устанавливаются дымоаппаратура, приборы связи, 3 катера, по 2 моторных баркаса и 6-весельных шлюпок.

Комплектация: начальствующий состав 40 чел., младший начсостав 130 чел., краснофлотцы 420 чел., всего экипаж 590 чел.

Вскоре в эти требования были внесены изменения, по сути требовавшие проработки нового задания. Одновременно выяснилось, что итальянцы не имеют права строить корабли с характеристиками, выходящими за рамки ограничений Вашингтонского и Лондонского договоров, а также не могут продавать корабли, строящиеся для своего флота или уже сданные ему. Кроме того, СССР не мог выделить столь больших средств на покупку кораблей за границей. Было принято решение ограничиться приобретением котлотурбинной установки и технической помощью в проектировании новых крейсеров.

В июле—августе 1932 г. в Италию для ознакомления с судостроительными фирмами и размещения заказа — котлотурбинную главную энергетическую установку суммарной мощностью 100—120 тыс. л.с. направили комиссию ВМС и «Союзверфи». Спустя три месяца туда же направили и главного инженера ЦКБС-1 В.А.Никитина. Согласно подписанному договору, фирма «Ансальдо» предоставляла совет-

Прототип «Кирова» — итальянский крейсер «Раймондо Монтекукколи», 1935 г.

Легкий крейсер «Раймондо Монтекукколи»:
7405/8848 т, 106 000 л.с., 37 уз., 4х2 152-мм и 3х2 100-мм орудий, 4х2 37-мм авт., 8 13,2-мм пул., 2х2 533-мм ТА, 2 гидросамолета.

Анатолий Иоасафович Маслов (1884—1968 гг.) — известный советский кораблестроитель, главный конструктор проекта крейсера «Киров».

ской стороне один комплект энергетической установки и вспомогательных механизмов крейсера типа «Раймондо Монтекукколи», его теоретический чертеж, оказывала консультации по проектированию, а также техническую помощь в организации стапельных работ и производстве котлов, турбин и вспомогательных механизмов на советских заводах.

Выполненный в 1932—1933 гг. НИВКом аванпроект (эскизный проект) легкого крейсера подтвердил возможность установки на нем шести 180-мм орудий в трех башнях при стандартном водоизмещении до 6500 т. Состав авиавооружения при этом сократился с четырех «бомбардировщиков-торпедоносцев» до двух корабельных разведчиков КР-2. Бронирование корпуса рассчитывалось, исходя из требования обеспечить защиту от 152-мм снаряда на дистанциях 85—115 кбт и курсовых углах 0—50° и 130—180°. В качестве прототипа для обводов корпуса и машинно-котельной установки был выбран крейсер «Раймондо Монтекукколи», строившийся итальянской фирмой «Ансальдо». Заложенный в октябре 1931 г. этот корабль стандартным водоизмещением 7540 т должен был иметь главные механизмы с двумя турбинами фирмы «Белуццо» общей мощностью 110 000 л.с.

19 марта 1933 г. наморси Орлов утвердил подписанное начальником 1-го (организационно-планового) управления УВМС РККА М.Е.Горским «Тактическое задание на легкий крейсер с механизмами (турбинами) итальянского крейсера «Монтекукколи» (мощностью 106—120 тыс. л.с.). Задание предусматривало артиллерийское вооружение из шести 180 мм орудий (три двухорудийные башни), четырех-шести 100-мм зенитных орудий в палубных установках, шести 45-мм полуавтоматов, четырех 12,7-мм пулеметов (боезапас 900 180-мм, 1200—1800 100-мм, 6000 45-мм снарядов, 40 000 12,7-мм патронов). Авиационное вооружение включало два корабельных разведчика КР-2, одну катапульту; торпедное — два трехтрубных 533-мм торпедных аппарата, 6 торпед; минное — около 100 мин обр. 1931 г. (в перегруз). Бронирование: палуба — 50 мм, борт и траверзы — 50—35 мм, барбеты башен — 35—50 мм, башни — 100—50 мм, боевая рубка — 150—100 мм. Полная скорость хода — 37 узлов; дальность плавания полным ходом — 1100 миль, экономическим — 3500 миль; стандартное водоизмещение– не более 6500 т.

По этому заданию НИВК ВМС, созданный в 1932 г. на базе НТК ВМС, разработал эскизный проект крейсера, утвержденный Орловым 20 апреля 1933 г. 8 мая УВМС заключило договор с ЦКБС-1 на разработку общего (технического) проекта. Руководил проектированием начальник корпусного отдела бюро А.И.Маслов, который в 1935 г., впервые в истории советского судостроения, был назначен главным конструктором проекта.*

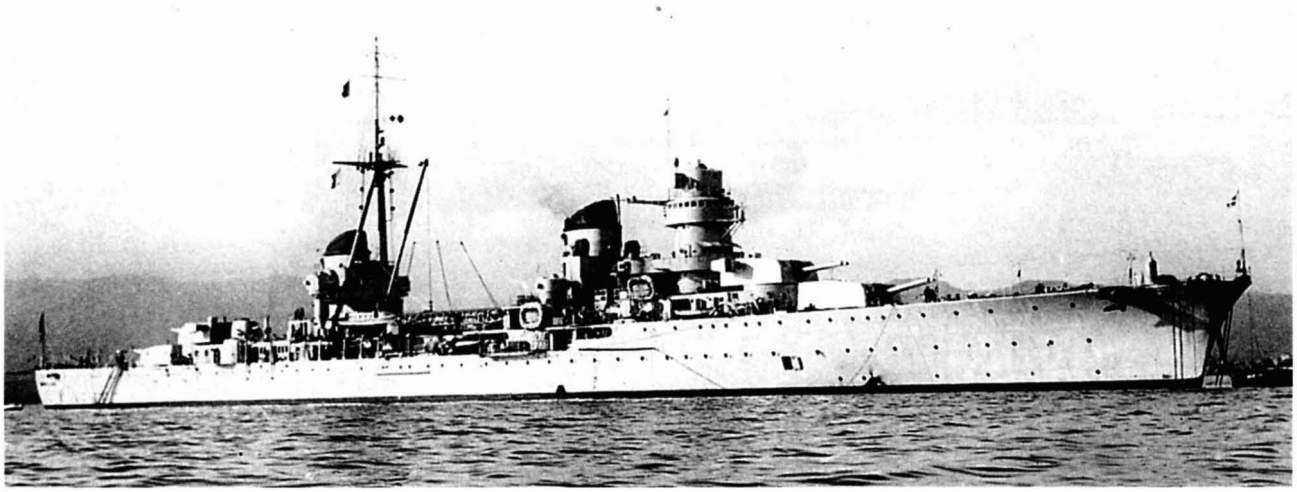
В конструкторских работах активно участвовали многие молодые инженеры, ставшие впоследствии выдающимися кораблестроителями — Н.А.Киселев (заместитель Маслова и в дальнейшем главный конструктор крейсеров пр. 68К), А.С.Савичев, Н.Н.Исанин, Л.Д.Дикович и другие. Котлотурбинные установки разрабатывались под руководством начальника механического отдела ЦКБС-1 А.В.Сперанского, а затем — Б.С.Фрумкина. Проектированием котлов руководил Г.А.Гасанов. Главным наблюдающим от ВМС был назначен В.П.Благовещенский.

13 августа 1933 г. основные элементы корабля были утверждены Советом Труда и Обороны. А месяцем раньше, 11 июля СТО утверждена «Программа военно-морского судостроения на 1933—1938 годы», в которой было предусмотрено строительство серии из 8 легких крейсеров для Балтийского, Черноморского и Тихоокеанского флотов. Главными задачами кораблей этого типа считались действия на путях сообщения, обеспечение флота при выходах на операцию и береговая оборона. Оперировать на неприятельских коммуникациях предстояло совместно с подводными лодками, удары которых и дополняли крейсера. Учитывая, что их основными противниками станут легкие крейсера, идущие в охранении конвоев, новые корабли должны были обладать высокой скоростью хода, высокопроизводительной дальнобойной артиллерией с большими углами обстрела, мощным торпедным вооружением и собственным авиавооружением.

Сценарий возможного боя представлялся таким. Крейсер, подойдя к конвою, завязывает артиллерийский бой с охранением. Бой ведется на острых курсовых углах. После уничтожения охранения, но до появления главных сил противника, производится уничтожение транспортных судов торпедами. Затем происходит отход на высокой скорости. Как вариант рассматривалось отвлечение сил противника для облегчения действий подлодок. Кроме того, предполагался вывод в атаку легких сил. Эти задачи во многом определяли внешний облик и технические характеристики нового корабля.

Переговоры с итальянской стороной завершились 14 мая 1934 г. подписанием в Генуе договора между фирмой «Ансальдо» и ЦКБС-1 сроком на 5 лет. Согласно этому документу, фирма обязывалась продать комплект механизмов для легкого крейсера (типа «Эуджению ди Савойя») со всей документацией, предоставить техническую помощь в изготовлении таких механизмов в СССР и поставить полный комплект чертежей крейсера «Раймондо Мотекукколи» вместе с теоретическими чертежами заказанных ЦКБС-1 крейсера и эсминца. Сто-

* 10 апреля 1942 г. А.И.Маслову за разработку проектов боевых кораблей было присвоено звание лауреата Сталинской премии первой степени, а в мае 1944 г. — ученая степень доктора наук без защиты диссертации.



Легкий крейсер «Эудженио ди Савойя», 1936 г.

имость всего договора определялась в 3 млн. 435 тыс. рублей золотом или 34 млн. 350 тыс. итальянских лир. Фирма предоставляла гарантии достижения механизмами мощности 120 000 л.с., позволяющей при водоизмещении крейсера 7700 т развить скорость 37 узлов, гарантировался определенный вес установки, расход топлива и др.

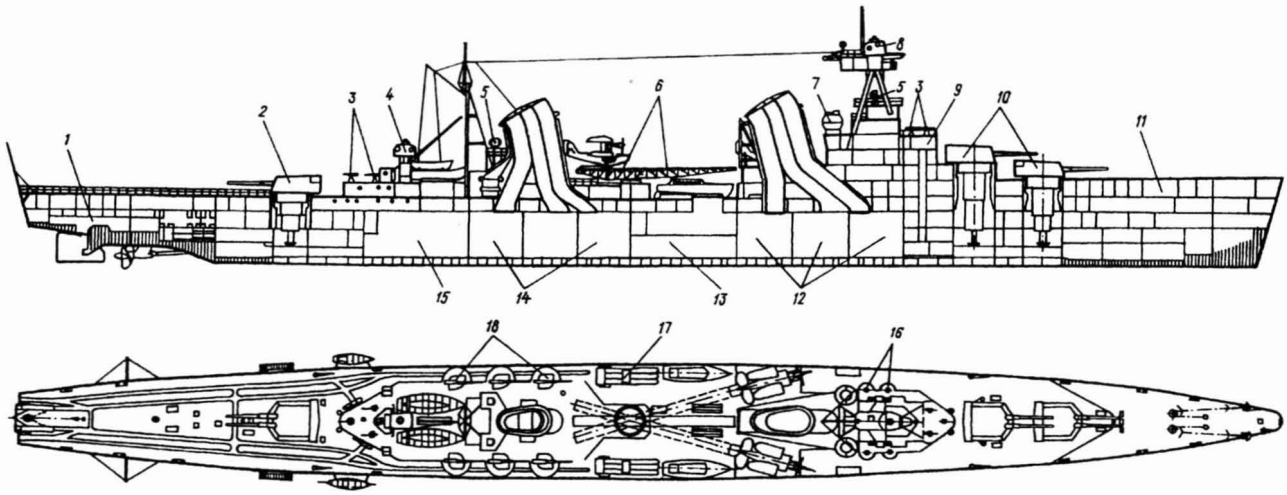
В основу проекта, получившего номер 26, был положен теоретический чертеж «ансальдовского» крейсера «Эудженио ди Савойя». Для этого же корабля первоначально предназначалась и главная энергетическая установка, которую теперь предполагалось продать СССР. Для приемки механизмов в Италию в июле 1934 г. вновь отправилась группа советских специалистов во главе с главным инженером ЦКБС-1 В.А.Никитиным.

Сотрудничество с итальянцами в целом было весьма продуктивным. Специалисты фирмы «Ансальдо» консультировали советских коллег по самому сложному вопросу проекта 26 — водоизмещению и нагрузкам. Конечно, не все проходило гладко. На своих предприятиях и в конструкторских бюро фирма стремилась скрыть самые последние достижения. Так, для разработки документации по машинной установке было образовано особое чертежное бюро, располагавшееся в отдельном здании, причем для этой работы выделили самых малоспособных сотрудников. Участие советских приемщиков в работах над механизмами откровенно не одобрялось. Вместе с тем, советские представители участвовали в ходовых испытаниях крейсера «Эудженио ди Савойя». Причем произошедшую во время одного из выходов аварию в турбине полного хода от них скрывать не стали, а, наоборот, предоставили полную информацию об этом ЧП.

Разработку эскизного проекта крейсера вел НИВК. К концу сентября 1934 г. он был готов. Сразу же выявилась главная проблема — недостаток водоизмещения. Проект изначально задумывался очень жестким по весу. Предполагалось по возможности применять сварку, алюминиевые сплавы, всемерно облегчать конструкции и механизмы. Однако весьма приблизительное представление о весе будущих систем и устройств (большинство их разрабатывалось впервые) вело к постоянному росту водоизмещения. Начальная величина стандартного водоизмещения (6500 т) была явно заниженной. Сомнительно, чтобы в него удалось бы вместить корабль, способный справиться с любым легким крейсером потенциального противника.

Основываясь на материалах этого проекта, ЦКБС-1 к ноябрю того же года разработало общий проект. При равных размерениях, по сравнению друг с другом проекты предполагали следующие параметры. Водоизмещение (НИВК/ЦКБС-1): стандартное 6970/7225 т, нормальное по 7700 т, полное 8430/8897 т, дальность плавания полным (37 уз.) ходом 850 миль, экономическим (20 уз.) — 2700 миль. Расчетно выходила перегрузка в 605 т, скорость полного хода падала на пол-узла. Перегрузка сложилась во многом из-за просчетов в проектировании. Так, по бронированию перегруз составил 148 т, по механизмам — 50 т, по авиационному вооружению — 45 т, по приборам связи и управления — 31 т и т.п. Комплектация ЦКБС-1 в 750 человек была явно избыточной (почти на 100 чел.). Положение с химическим вооружением приобрело анекдотический характер: под его размещение запланировали 27 т, что в 13 раз больше, чем у итальянцев! Без хода корабль имел дифферент на нос 1 м, правда, при полном ходе получал дифферент на корму 2—2,5 м. При этом бронирование и вооружение признавалось явно недостаточными.

5 октября 1934 г. на совещании в АНИМИ руководитель разработки башен главного ка-



Первоначальный вариант легкого крейсера проекта 26 с двухорудийными башнями главного калибра (1934 г.):
1 — румпельное отделение; 2,10 — двухорудийные 180-мм башни; 3 — 45-мм зенитные орудия; 4,8 — КДП главного калибра; 5 — боевые прожекторы; 6 — катапульта; 7 — стабилизированный пост наводки (СПН); 9 — боевая рубка; 11 — шпилевое отделение; 12, 14 — котельные отделения; 13, 15 — машинные отделения; 17 — торпедный аппарат; 18 — 100-мм универсальные орудия.

либра инженер Ленинградского металлического завода А.А.Флоренский предложил существенно усилить вооружение крейсера, установив в каждой башне вместо двух по три орудия, в общей «люльке» — качающейся части. Общее количество стволов главного калибра возрастало на треть. Масса башни по сравнению с двухорудийной увеличивалась на 30 т.

Ровно через месяц, 5 ноября, В.М.Орлов утвердил это предложение. Проект был откорректирован с увеличением стандартного водоизмещения корабля до 7120—7170 т, и 29 декабря 1934 г. Совет Труда и Обороны утвердил его тактико-технические элементы (постановление СТО №К-199сс): вооружение — девять 180-мм орудий в трех башнях, расположенных в диаметральной плоскости (причем носовые — одна над другой), шесть 100-мм зенитных орудий в палубных установках, шесть 45-мм полуавтоматов, четыре 12,7-мм пулемета, два трехтрубных торпедных аппарата калибром 533 мм, два гидросамолета-разведчика КОР-1 с катапультой; бронирование борта, траверзов, барбетов и палубы — 50 мм; башни — 75 мм (лобовая стенка) и 50 мм (крыша), боевой рубки — 150 мм; скорость хода на испытаниях при водоизмещении 7700 т — 37 уз., дальность плавания экономическим ходом (18 уз.) — 3000 миль.

Дальнейшее проектирование вело ЦКБС-1. Согласно техническому проекту, стандартное водоизмещение крейсеров проекта 26 составляло 7170 т, нормальное 7700 т и полное 8800 т, наибольшая длина — 191 м, ширина без брони — 17,56 м, высота борта на миделе — 10,1 м, осадка при нормальном водоизмещении — 5,27 м. Непотопляемость обеспечивалась при затоплении трех любых смежных отсеков. Бронирование: борт, нижняя палуба и траверзы — 50, стенки боевой рубки — 150, крыша — 100, лоб и крыша башен — 70, боковые и задняя стенки — 50 мм. Главная энергетическая установка состояла из двух ГТЗА по 55 000 л.с. (при частоте вращения гребного винта 290 об/мин) и шести водотрубных котлов с параметрами пара 325°С, 23 атм. По предварительным расчетам ожидалось, что крейсер при водоизмещении около 7700 т разовьет на испытаниях не менее 37 узлов при форсировке турбин до 126 500 л.с. Комплектация личным составом была принята в количестве 671 человек.

После утверждения проекта приступили к разработке рабочих чертежей. При этом полученная от итальянцев документация весьма существенно перерабатывалась. В отличие от применяемой в Италии чисто поперечной системы набора, корпус нового крейсера решили набирать по смешанной системе, классической для отечественного предвоенного кораблестроения: в средней части принималась продольная система со шпацией рамных шпангоутов 750 мм, а в оконечностях — поперечная со шпацией 500 мм (против 760 мм, принятых у итальянцев). Особое внимание уделялось конструкции сопряжений продольной и поперечной систем во избежание резкого изменения площади сечения и появления концентрации напряжения. Палубная и бортовая броня учитывались в составе основных связей, обеспечивающих общую продольную прочность. Вследствие этих изменений, корпуса крейсеров проекта 26 были значительно прочнее корпусов итальянских кораблей.

Работа над теоретическими чертежами и моделями к ним была закончена фирмой «Ансальдо» к концу 1934 г. В декабре этого и январе следующего года проводились испытания моделей в Римском и Гамбургском опытовых

бассейнах. Испытывались как «голые» модели, так и с выступающими частями (валы, кронштейны). Затем результаты передали советской стороне. Позже, в связи с новыми габаритами башен и погребов, теоретический чертеж был несколько изменен с «приполнением» кормовых обводов. Изменения коснулись также формы и конструкции форштевня для более удобной постановки параванов-охранителей. Кормовая оконечность вместо крейсерской получила транцевую форму.

В конструкцию главных турбозубчатых агрегатов (ГТЗА) серийных кораблей, которые изготавливались в СССР по лицензии, был внесен ряд усовершенствований. Поэтому мощность энергоустановки головного корабля, поставленная фирмой «Ансальдо», уступала мощности серийных крейсеров с отечественными ГТЗА.

Самые серьезные изменения в проекте были вызваны появлением дополнительных орудий ГК. По-прежнему самым сложным вопросом оставалась нагрузка, приводившая к дальнейшему росту стандартного водоизмещения. Итальянцы сами строили корабли с перегрузкой, у «Раймондо Монтекукколи» она составила почти 300 т. Заложенный же в проекте 26 запас водоизмещения в 120 т оказывался явно недостаточным.

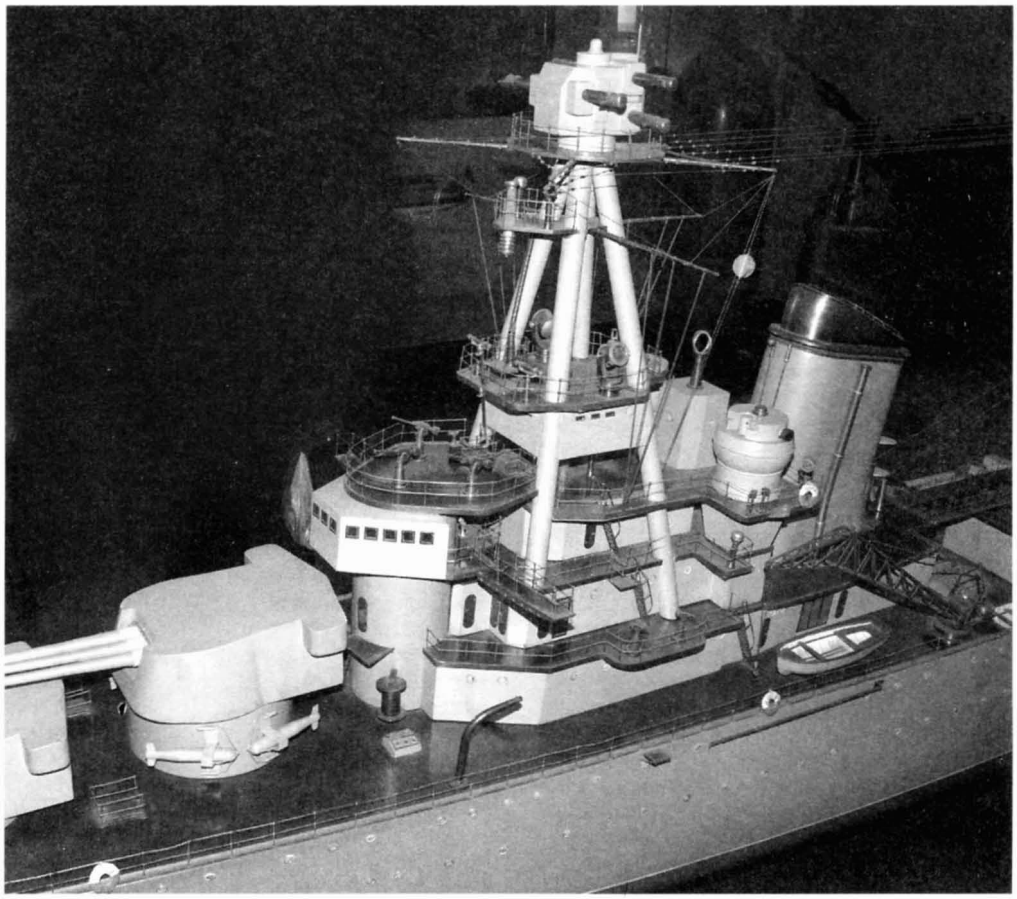
В итоге к апрелю 1936 г. Начальнику Главморпрома Р.А.Муклевичу оставалось лишь констатировать, что: «после внесения в основной проект №26 легкого крейсера всех дополнительных требований УМС уложиться в заданное водоизмещение оказалось невозможным. Создавшееся положение получило разрешение в формуле: ЦКБС-1 и НИВК должны тщательно проанализировать, за счет каких статей и в каком именно размере мог бы быть получен выигрыш веса, покрывающий перегрузку. ЦКБС-1 свои выводы и расчеты препроводил на... рассмотрение. Из этих расчетов следует, что не только в проекте не имеется каких-либо весовых резервов, но даже не оказалось тех нормальных весовых запасов, которые должны быть предоставлены в распоряжение завода исполнителя». Менять что-либо было поздно – строительство двух кораблей уже шло полным ходом. Чтобы хотя бы частично снизить перегрузку, отказались от кормовой группы артиллерийских постов артиллерии главного калибра – КДП и ЦАП, приняли облегченную конструкцию четырехногой фок-мачты, отказались от запасных торпед и уменьшили боезапас 100-мм орудий. В виде опыта кормовая ходовая рубка (запасной командный пункт — ЗКП), ряд второстепенных переборок и выгородок, сходных и вентиляционных шахт был выполнен из дюралюминия. Тем не менее, испытания головного корабля выявили 890-тонную перегрузку. Фактически полное водоизмещение крейсера «Киров» на 636 т превышало проектное, что было вызвано «перетяжелением» корпуса, просчетами в определении массы отдельных конструкций, механизмов и систем вооружения, а также некоторой корректировкой проекта в ходе постройки.

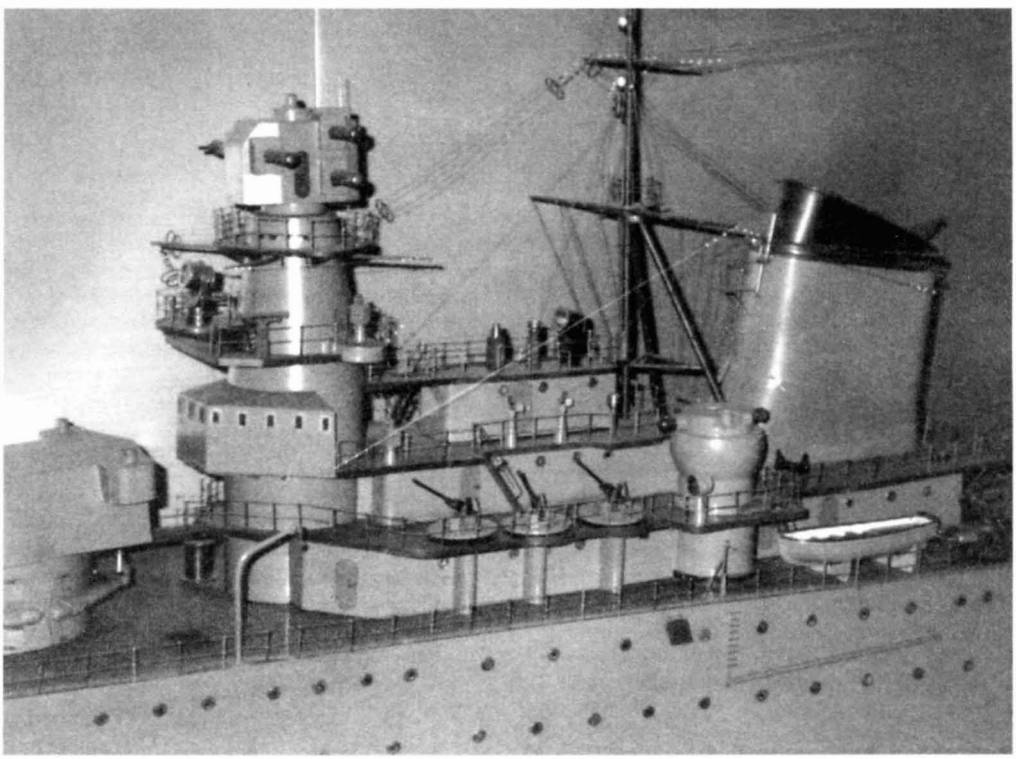
В январе 1937 г. командующий КБФ флагман флота 2 ранга Л.М.Галлер, осмотрев достраивающийся на Балтийском заводе крейсер «Киров», поставил вопрос о переделке на нем боевой и ходовой рубок и ряда других постов. После этого начальник ОК УМС инженер-флагман 2 ранга Б.Е.Алякрицкий доложил наморси РККА флагману флота 1 ранга В.М.Орлову, что расположение постов управления на крейсере требует переделок; четырехногая мачта и посты СПН закрывают обзор из боевой рубки в корму; сектора действия носовых боевых прожекторов и носовой батареи 45-мм полуавтоматов слишком малы. Учитывая большую степень готовности первых двух кораблей, было решено доработки произвести на следующих четырех. Решение об изменении пр. 26 было принято в апреле 1937 г. Работы

Распределение весовой нагрузки проекта 26

Статьи нагрузки, т	По постановлению правительства	По проекту ЦКБС-1	После консультаций с фирмой «Ансальдо»
Корпус	2159	2206	2193
Механизмы	1488	1538	1577
Вооружение	1131	1042	1140
Бронирование	1292	1292	1288
Оборудование, устройства и снабжение	835	886	907
Экипаж	132	158	132
Расходные материалы	13	13	13
Запас водоизмещения:			
на непредвиденное	70	120	70
возможная перегрузка механизмов фирмы «Ансальдо»	50	—	50
Нерасходуемая вода в теплых ящиках	—	50	Учтено в весе механизмов
Стандартное водоизмещение	7170	7305	7370

Главное внешнее отличие проекта 26 от 26-бис — форма носовой надстройки и фок-мачты — наглядно иллюстрируют отчетные модели крейсеров «Киров» и «Максим Горький», находящиеся в экспозиции Центрального военно-морского музея в Санкт-Петербурге.





выполнялись в ЦКБ-17 (так с 1937 г. стало называться ЦКБС-1) под руководством главного конструктора А.И.Маслова.

Работавшие в августе того же года под руководством наркома обороны К.Е.Ворошилова комиссии, определявшие дальнейшие направления строительства Морских Сил РККА, дали ряд соображений об улучшении находившихся в постройке крейсеров проекта 26. Предлагались следующие доработки:

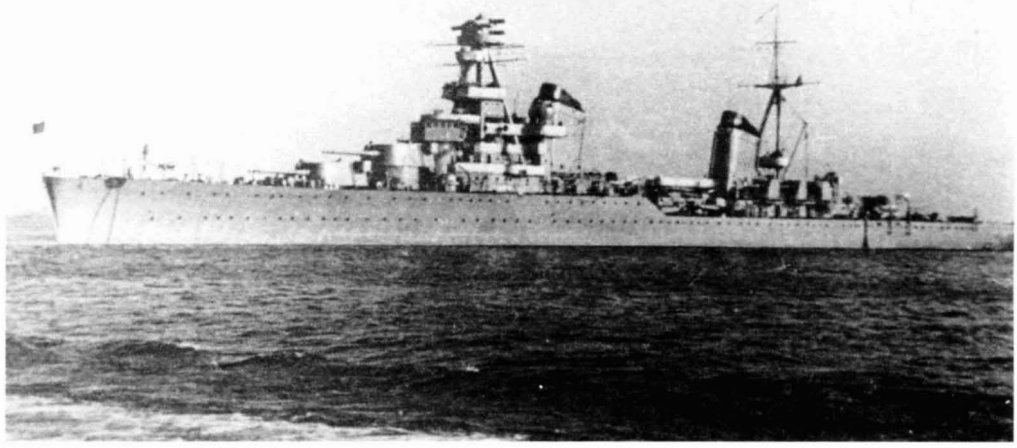
1. Увеличить бронирование борта до 70 мм. Проверить возможность установки бортовой брони в 100 мм на двух крейсерах Тихоокеанского флота, причем скорость кораблей при этом должна быть не менее 35 узлов.

2. Если испытание башен КР «Киров» покажет удовлетворительное их состояние, то на шести заложенных крейсерах этого типа оставить 180-мм артиллерию. Если же испытания башен покажут полную их непригодность, то форсировать проектирование и строительство 180-мм двухорудийных башен, с раздельным вертикальным наведением орудий, эскизный проект которых имеется. При строительстве двухорудийных башен учесть возможность их замены на трехорудийные 152-мм.

В откорректированном проекте, получившем индекс 26-бис и утвержденном в конце 1937 г., были сохранены основные элементы корпуса, машинно-котельная установка и вооружение. Толщину броневого пояса, траверзных переборок, лобовых стенок и крыш башен главного калибра увеличили до 70 мм. Была усилена малокалиберная зенитная артиллерия — 45-мм полуавтоматов стало 9. Четырехногую фок-мачту заменили башенноподобной. Это обеспечивало круговой обзор из боевой рубки, снижало вибрацию КДП, уменьшало высоту силуэта крейсера, расширяло зону обстрела 100-мм орудий на носовых углах. Для увеличения дальности плавания полный запас топлива довели до 1660 т при некотором сокращении (до 4,8 т) запаса бензина для самолетов. На крейсерах проекта 26-бис были установлены более совершенные системы приборов управления стрельбой главного калибра ПУС «Молния-АЦ» и МПУАЗО «Горизонт-2», а также отечественные катапульты. Деревянную мебель заменили на металлическую (дюралевую). Кормовой ЗКП выполнили стальным (на проекте 26 — дюралевый). В результате всех корректировок нормальное водоизмещение возросло до 8882 т при средней осадке 5,87 м.

В остальном корабли проектов 26 и 26-бис по своим элементам были близки.

Крейсер «Киров» вскоре после вступления в строй.



ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Корпус легких крейсеров типа «Киров» был клепаным, с полубаком и транцевой кормой. Он имел полубак, две палубы — верхнюю и нижнюю (броневую) и две платформы. Система набора — смешанная: в средней части (61—219 шп.) преимущественно продольная, с длиной шпации 750 мм; в оконечностях — поперечная, со шпацией 500 мм.

На протяжении 61—224-го шпангоутов корпус имел двойное дно. Высота борта на миделе и в корме составляла 10,1 м, в носу — 13,38 м, осадка средняя — 5,27м. Начальная метацентрическая высота по техническому проекту при нормальном водоизмещении достигала 1 м. Погибь верхней палубы — 0,4 м. Впервые в практике советского судостроения нижняя часть полубалансирного руля и кромки гребных винтов выступали за основную линию на 1200 мм, в результате чего маневренность крейсера улучшилась.

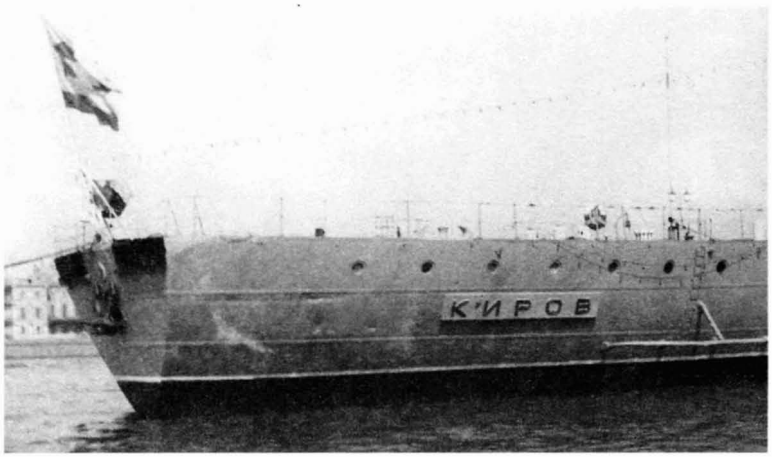
Корабль на практике имел небольшой дифферент на нос, колебавшийся в пределах 0,5—1,5 м в зависимости от наличия запасов (по мере расхода топлива он увеличивался).

Для корпуса была применена сталь двух марок: для связей, обеспечивающих общую прочность (в наружной обшивке и во втором дне, в главных переборках, в верхней палубе и ее наборе и других конструкциях — марганцовистая сталь, для оконечностей и второстепенных конструкций — обыкновенная углеродистая (сталь 3).

Непотопляемость обеспечивалась наличием 19 главных водонепроницаемых отсеков и отсутствием дверей или каких-либо лазов в главных водонепроницаемых переборках под нижней (броневой) палубой. Корабль держался на плаву при затоплении трех любых отсеков.

Мореходность крейсера «Киров» проверялась во время испытаний в Финском заливе в декабре 1937 г. при плавании в 8-балльный шторм. В дальнейшем она подтвердилась и во время похода «Кирова» из Таллина в Лиепаю 1 сентября 1940 г., в 10-балльный шторм, 24-узловым ходом против волны, а также при выходе «Ворошилова» 20 февраля 1942 г. в 8-балльный шторм (сопровождающие его эсминцы получили тяжелые повреждения), во время тайфуна в Охотском море, в который в сентябре 1958 г. попал «Петропавловск» (бывший «Лазарь Каганович»).

Транцевая корма — основное отличие корпуса крейсеров проекта 26 от их итальянских «предков».

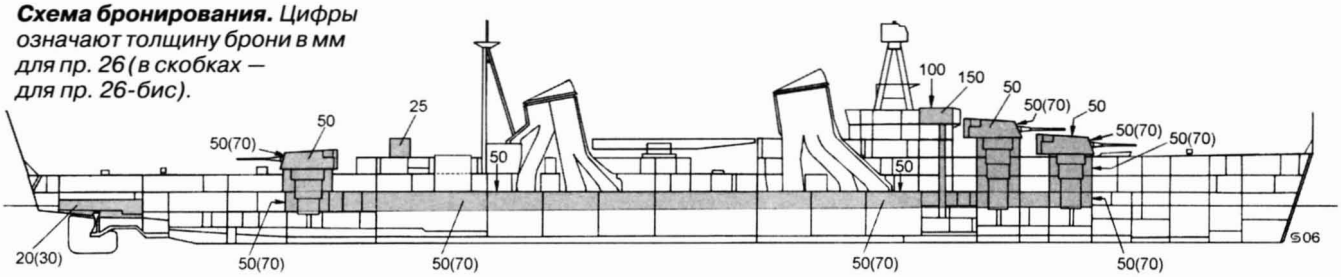


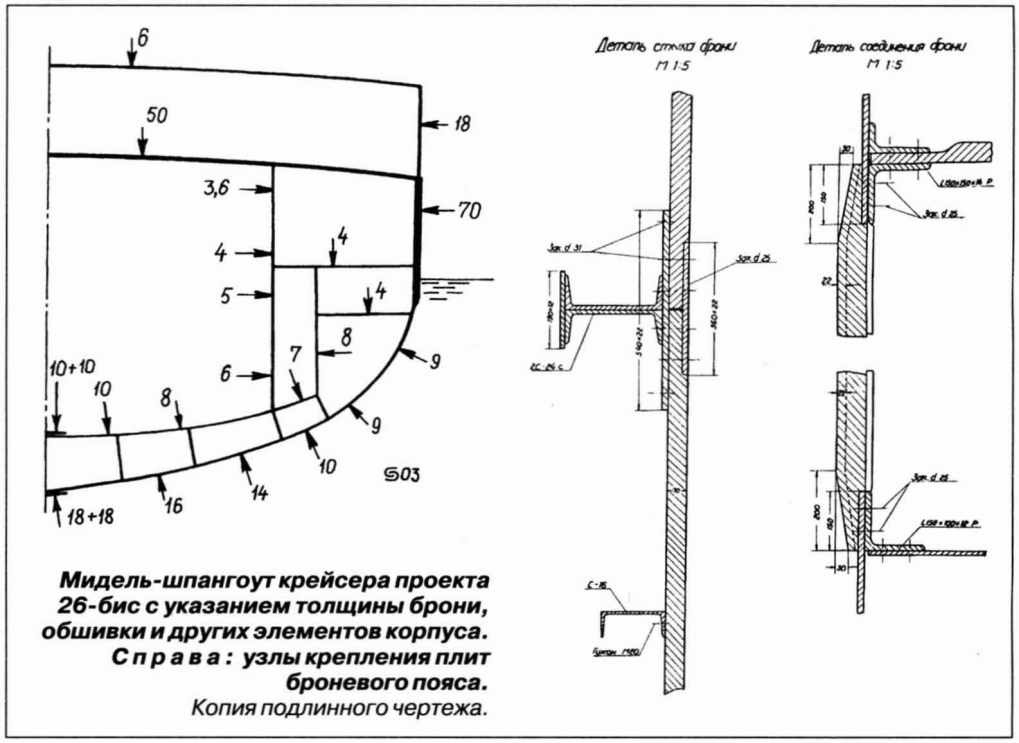
Основные тактико-технические элементы крейсеров проектов 26 и 26-бис

Элементы	«Киров» 1938г.	«Максим Горький» 1940 г.	«Калинин» 1942 г.
Главные размерения, м:			
длина наибольшая	191,3	191,4	191,2
длина по КВЛ	187,0	187,0	187,0
ширина наибольшая	17,7	17,7	17,7
ширина по КВЛ	17,6	17,6	17,6
осадка средняя:			
при нормальном водоизмещении	5,75	5,87	5,88
при полном водоизмещении	6,15	6,30	6,30
осадка при полном водоизмещении с учетом выступающих частей руля и винтов	7,22	7,49	—
высота борта на миделе	10,1	10,1	10,1
Водоизмещение, т:			
стандартное	7880	8177*	8400
нормальное	8590	8882	9105
полное	9436	9728	10040
наибольшее	—	10081	—
Начальная метацентрическая высота, м:			
при стандартном водоизмещении	0,61	0,72	0,68
при нормальном водоизмещении	0,98	1,1	1,06
при полном водоизмещении	1,23	1,3	1,29
Скорость, узлов:			
самого полного хода	36,0	36,1	36,0
полного хода	—	—	35,0
крейсерская	25,2	25,0	25,2
экономическая	18,0	17,8	17,0
заднего хода	18,0	18,0	—
Мощность ГЭУ, л.с.:			
максимальная	113 500	129 750	126 900
при экономической скорости	7590	8260	8200
Дальность плавания экономической скоростью (при полном запасе топлива), миль	3750	4880	5590**
Запас топлива, т:			
нормальный	610	650	—
полный	1290	1660	—
наибольший	1550	1750	1707
Вооружение:			
Артиллерийское:			
(число установок х число стволов — калибр, мм)	3х3—180 6х1—100 6х1—45 4х1—12,7	3х3—180 6х1—100 9х1—45 4х1—12,7	3х3—180 8х1—85*** 6х1—45 10х1—37 6х 1—12,7
Торпедное: (число ТА х труб — калибр, мм)	2х3—533	2х3—533	2х3—533
Авиационное:			
катапульта	1 К-12 («Хейнкель»)	1 ЗК-1Б (з-д ПТО им. Кирова)	1 ЗК-2Б (з-д ПТО им. Кирова)
самолеты	2 КОР-1	2 КОР-1	2 КОР-2
Бронирование, мм:			
борт	50	70	70
траверзы	50	70	70
палуба (нижняя)	50	50	50
башни ГК:			
лобовая стенка и крыша	50	70	70
боковые и задняя стенки	50	50	50
барбет	50	70	70
щиты 100-мм орудий	8	8	—
боевая рубка:			
стенки	150	150	150
крыша	100	100	100
румпельное отделение	20	30	30
КДП	6—8	6—8	6—8
СПН	6	6	6
Экипаж, чел.	692	898	812
Автономность по провизии, суток	20	20	20
Стоимость постройки, млн. руб.	44 (без ЭУ)	60	108

* В связи с установкой дополнительного вооружения стандартное водоизмещение «Максима Горького» в 1945 г. возросло до 8522 т.
**При наибольшем запасе топлива 1707 т.
***При вступлении в строй имел 8 76-мм орудий 34-К.

Схема бронирования. *Цифры означают толщину брони в мм для пр. 26 (в скобках — для пр. 26-бис).*





Мидель-шпангоут крейсера проекта 26-бис с указанием толщины брони, обшивки и других элементов корпуса. Справа: узлы крепления плит броневого пояса.
Копия подлинного чертежа.

Броневая защита корабля состояла из бортового броневого пояса гомогенной брони толщиной 50 мм, шириной 3,4 м (с погружением в воду на 1,3 м). Вместе с броневыми траверзами на 61-м и 219-м шп. и броневой (нижней) палубой также толщиной 50 мм этот пояс образовывал 121-м цитадель (64,5% длины корпуса). Под ее защитой находились главные механизмы, агрегаты и центральные посты управления артиллерией, энергоустановкой, штурманский пост, погреба боезапаса. Броней 50—150 мм защищалась также боевая рубка, башни главного калибра, рулевое и румпельное отделения (20 мм), а также посты наводки торпедных аппаратов (14 мм), КДП главного калибра (8 мм), стабилизированные посты наводки и щиты 100-мм орудий (7 мм).

Толщину броневого пояса и броневых траверзов на 61-м и 219-м шп. в проекте 26-бис увеличили до 70 мм. Также до 70 мм возросла толщина брони передних стенок и крыш башен главного калибра и их барбетов и до 30 мм — горизонтальная и вертикальная защита рулевого и румпельного отделений.

Конструктивная противоминная защита проектом не предусматривалась, хотя каким-то ее подобием можно считать двойное дно на протяжении 61—224-го шп., а также продольные переборки, образующие коридоры электропроводов в районе машинно-котельных отделений и другие бортовые отсеки ниже ватерлинии.

Артиллерия главного калибра состояла из девяти 180-мм орудий Б-1-П в трех трехорудийных башенных установках МК-3-180. Орудие Б-1-П было спроектировано в КБ завода «Большевик» и запущено в производство в 1932 г. Первоначально оно имело скрепленный ствол и клиновой замок. В 1933-м на заводе «Большевик» была смонтирована установка для производства лейнеров, которую в соответствии с договором поставила фирма «Ансальдо». В 1934-м первое лейнированное орудие испытали на полигоне.

Орудие Б-1-П обеспечивало начальную скорость снаряда массой 97,5 кг 920 м/с и максимальную дальность стрельбы 37,5 км. Ствол длиной 57 калибров был лейнированным с возможностью замены лейнеров в условиях корабля без выема качающейся части из башни. Затвор — поршневой, двухступенчатый, с грузовым уравновешиванием, открывающийся вверх.

Первые орудия, установленные на «Кирове», к 1941 г. пришлось заменить новыми, с более глубокой нарезкой. Это обеспечило доведение живучести ствола до 320 боевых выстрелов против прежних 50—70.

При проектировании трехорудийных башен в основу были положены двухорудийные башни, разработанные в КБ Ленинградского металлического завода имени И.В.Сталина (ЛМЗ) с помощью итальянцев. Все три ствола башни находились в одной люльке, то есть с одним приводом вертикального наведения. При такой компоновке одно удачное попадание неприятельского снаряда могло вывести всю башню из строя, в то время как аналогичное попадание в башню с индивидуальной системой вертикального наведения для каждого орудия вывело бы из строя только одно орудие. Расчет был прост: поскольку двухорудийный вариант все равно предусматривал размещение орудий в одной люльке, а вероятность попадания в двухорудийную и трехорудийную башни практически равна, то при выводе из строя одной башни в первом варианте корабль останется с четырьмя орудиями, а во втором — с шестью. К тому же, как показали расчеты, трехорудийная башня (без учета массы самих орудий) оказалась всего на 30 т тяжелее двухорудийной. Так родилась идея 180-мм трехорудийной башенной установки МК-3-180. КБ завода приступило к выпуску рабочих чертежей, минуя этап разработки и утверждения технического проекта. Эта работа велась под руководством А.А.Флоренского и была закончена в IV квартале 1935 г.

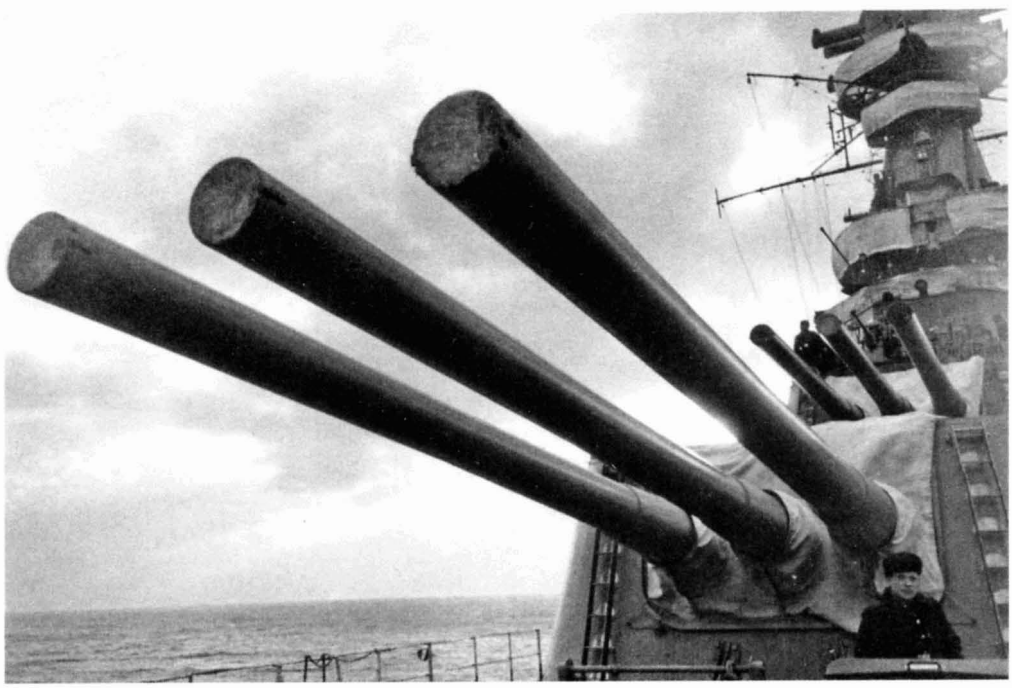
Проектирование трехорудийной 180-мм качающейся части, получившей обозначение Б-27, проводило КБ завода «Большевик» под руководством Д.Ф.Устинова и А.Г.Гаврилова. Противооткатные устройства помещались в теле люльки. Тормоз отката — гидравлический, веретенного типа. Накатники — гидропневматические. Каждый ствол имел один тормоз отката и два накатника. Люлька — неразъемная, изготовленная из одной поковки. Противооткатные устройства располагались в ее нижней части.

Основные статьи нагрузки и крейсера проекта 26-бис для нормального водоизмещения, т:

Корпус	3379
Бронирование	1536
Вооружение и боезапас	1246
Механизмы	1834
Снабжение, команда с багажом, расходные материалы	182
Запасы жидких грузов на 12 ч полного хода	705
Итого	**8882**

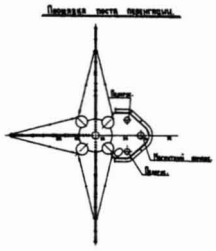
Запасы жидких грузов (данные для крейсера «Калинин»), т:

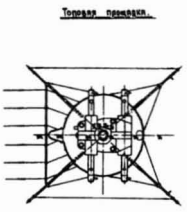
Котельная вода	317
Мытьевая вода	120
Питьевая вода	90
Масло турбинное	23

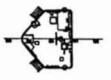


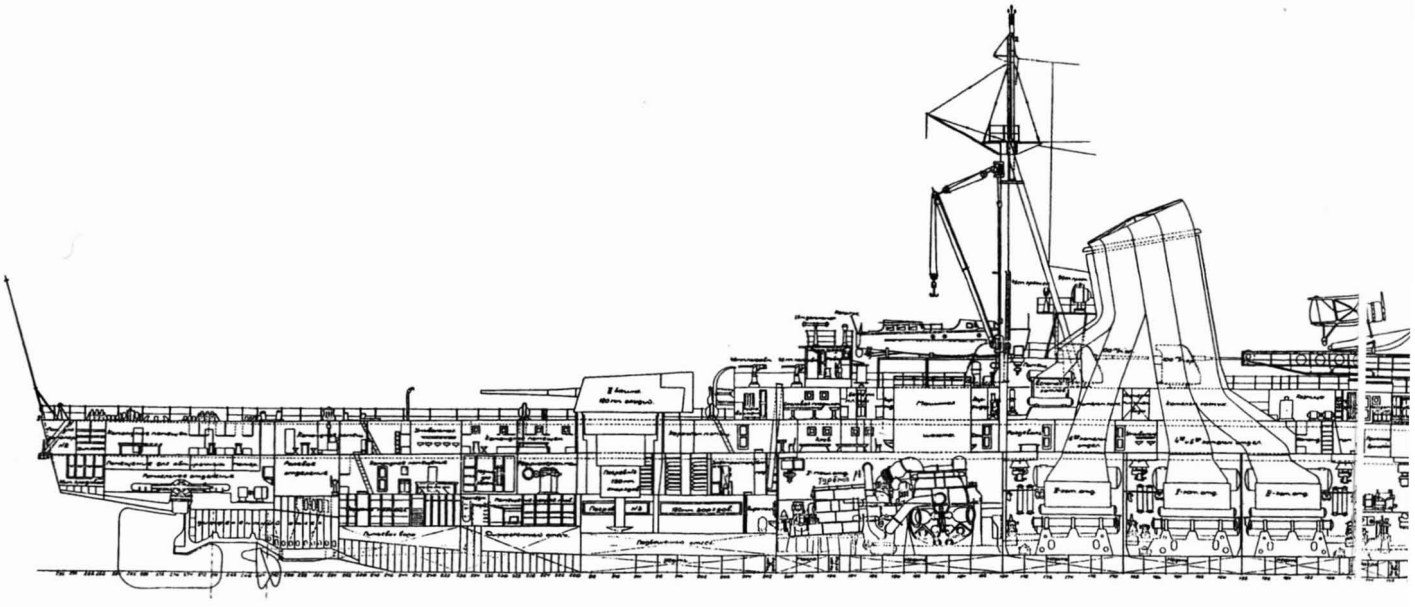
Главный калибр крейсера «Ворошилов».

Продольный разрез и поперечные сечения легкого крейсера проекта 26 (окончательный вариант).
Копия подлинных чертежей
из архива Невского ПКБ (Санкт-Петербург)

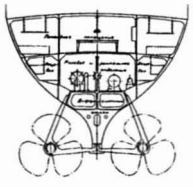




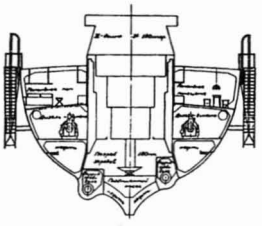




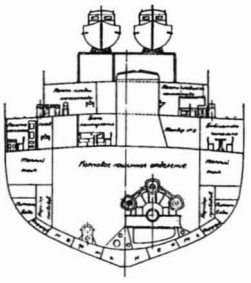
Шп. 257
(см. в нос)



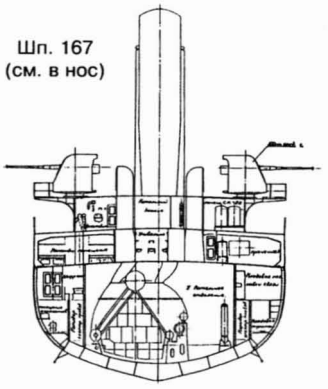
Шп. 216
(см. в корму)



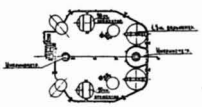
Шп. 189
(см. в корму)



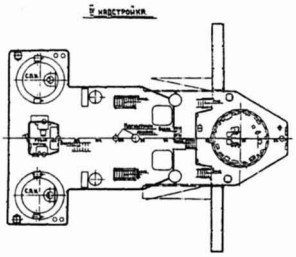
Шп. 167
(см. в нос)



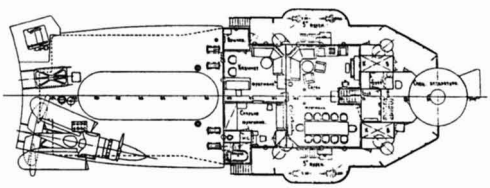
Мостик II надстройки



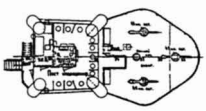
IV надстройка



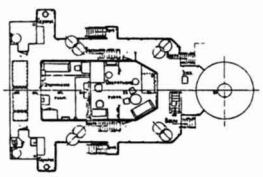
II надстройка



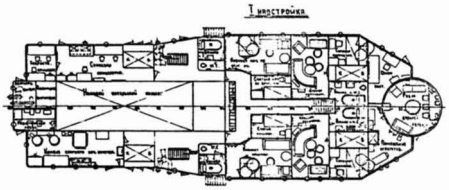
V надстройка

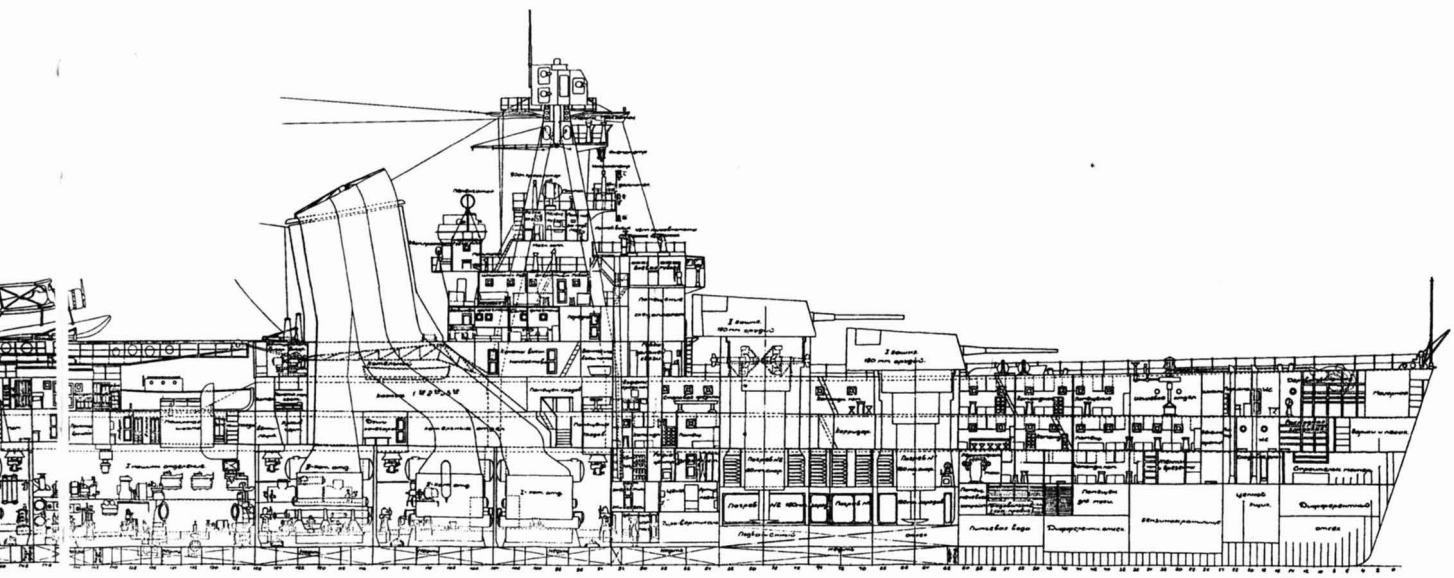


III надстройка

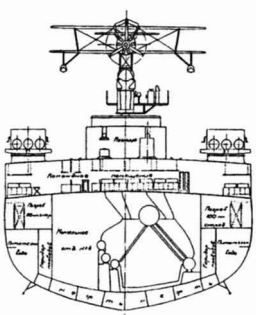


I надстройка

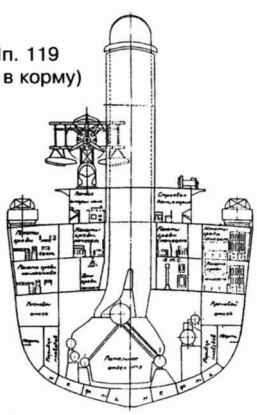




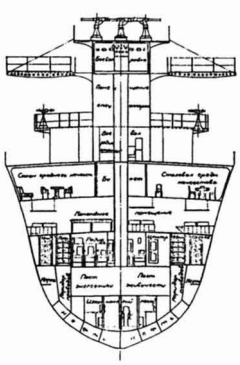
Шп. 152
(см. в корму)



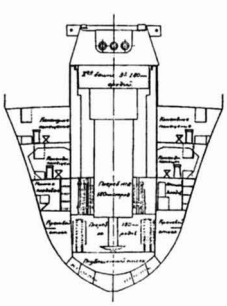
Шп. 119
(см. в корму)

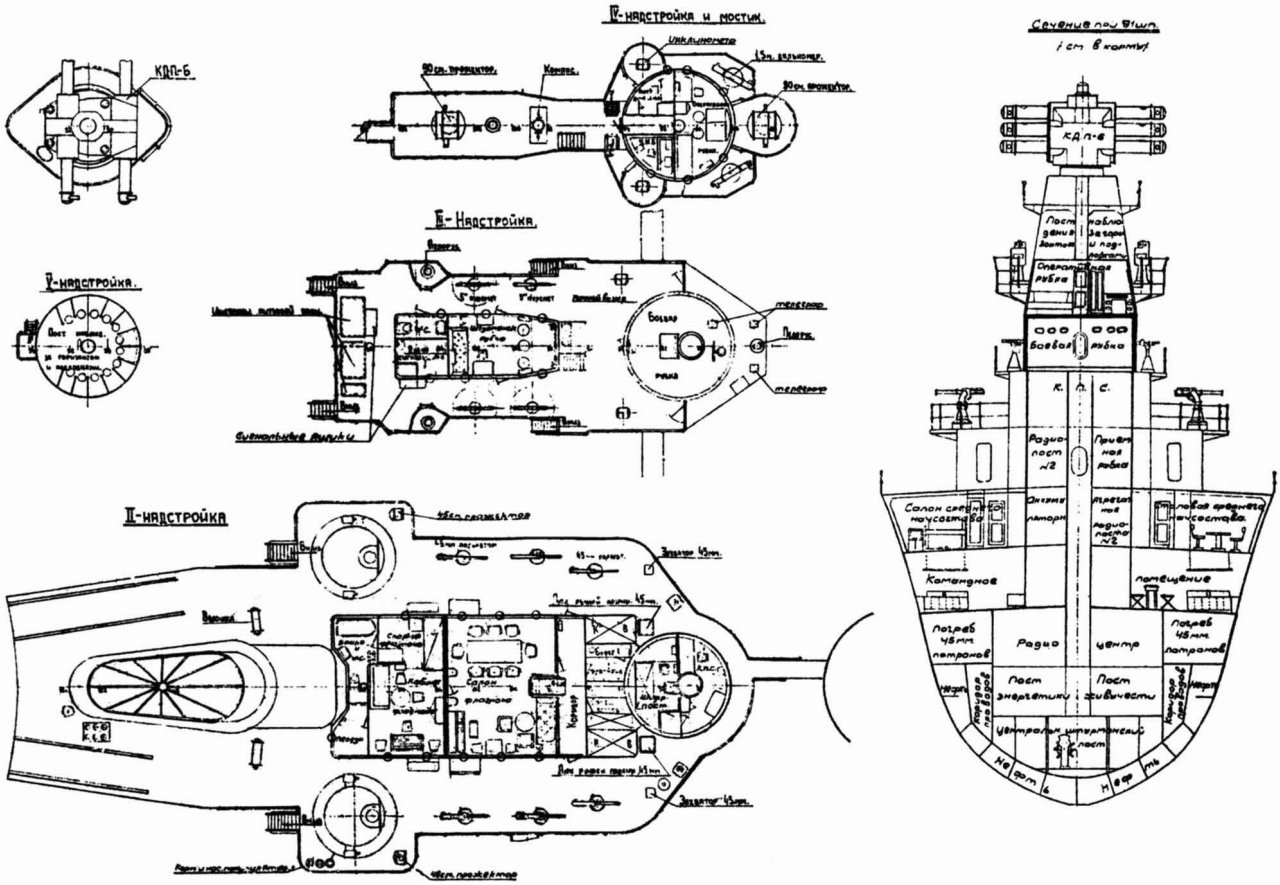


Шп. 89
(см. в корму)



Шп. 79
(см. в корму)





Носовая надстройка крейсера проекта 26-бис. *Копия подлинных чертежей из музея Невского ПКБ (Санкт-Петербург)*

Досылка снарядов и полузарядов броскового типа осуществлялась пневматическим досылателем. Боезапас подавался из перегрузочного отделения в боевое при помощи тросовых элеваторов с толкачом, имеющим электромеханический и ручной приводы. Боезапас для каждого орудия подавался своим элеватором, толкач элеватора оборудовался тремя клапанами — одним для снарядов и двумя для полузарядов. Из тросового элеватора боезапас подавался непосредственно в качающийся лоток, расположенный в боевом отделении. При открывании затвора лоток опрокидывался с линии загрузки на угол заряжания, а после заряжания занимал прежнее положение для принятия боезапаса на следующий выстрел. Угол заряжания составлял +6,5°. Орудия после выстрела продувались сжатым воздухом.

Размещение орудий в одной люльке, короткий откат при выстреле, а также поршневые затворы, открывающиеся вверх, позволили создать небольшую по габаритам и массе установку.

Заводские испытания на НИМАПе 22—28 ноября 1936 г. выявили неудовлетворительную работу противооткатных устройств. Повторные испытания были проведены с 30 декабря 1936-го по 3 января 1937 г. После доработок, в феврале — мае 1937 г. прошли контрольные испытания.

Монтаж башен на «Кирове» закончили летом того же года, а первые стрельбы на крейсере провели 15—17 сентября. Они вызвали массу замечаний. Окончательные корабельные испытания МК-3-180 состоялись в период с 4 июля по 23 августа 1938 г. Заключение комиссии гласило: «МК-3-180 подлежит передаче в эксплуатацию личному составу и на войсковое испытание». Установку сдали кораблю со скорострельностью два выстр./мин вместо шести по проекту. К плановой боевой подготовке при исправно работающей материальной части артиллеристы «Кирова» смогли приступить только в 1940 г.

Боекомплект состоял из 900 (по 100 на орудие) бронебойных, полубронебойных, осколочно-фугасных, практических снарядов и дистанционных гранат в комплекте с усиленно-боевыми, боевыми, пониженно-боевыми и уменьшенными зарядами. В перегруз можно было принять 942 выстрела главного калибра. Кроме этого, на корабле имелись согревательные выстрелы, как обычные, так и бесплатные (для применения ночью). Погреба артиллерийского боезапаса оборудовались си-

стемой аэрорефрижерации, вентилировавшей их охлажденным в специальных термотанках воздухом температурой не выше 25 °С. В случае опасности возгорания или при пожаре полагалось включать систему орошения и затопления погребов.

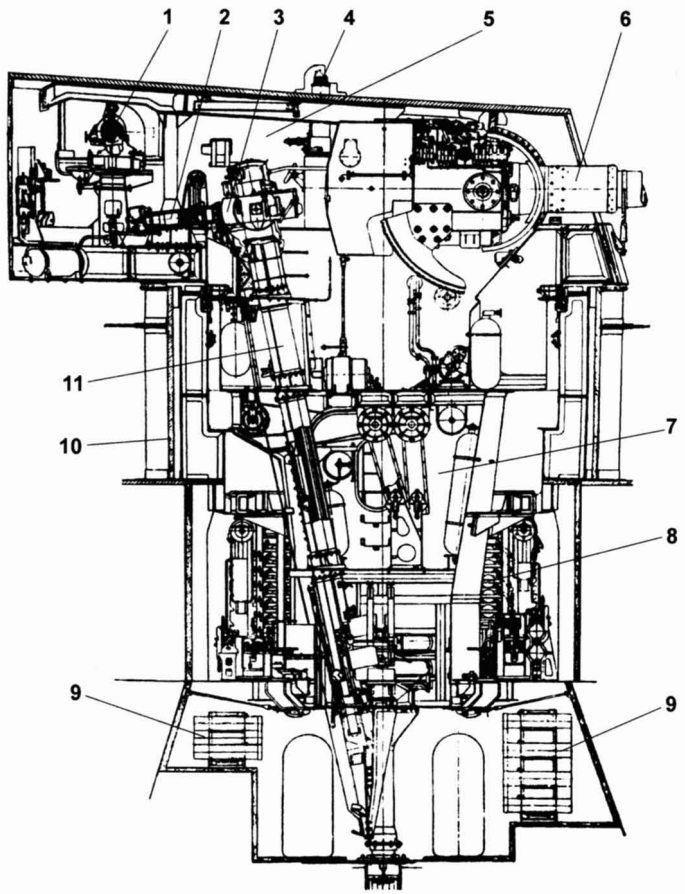
Первые три башни для «Кирова» изготовил Ленинградский металлический завод. Затем производство их было передано на Николаевский судостроительный завод № 198 имени Марти, который по чертежам ЛМЗ выпускал установки МК-3-180 для последующих пяти крейсеров.

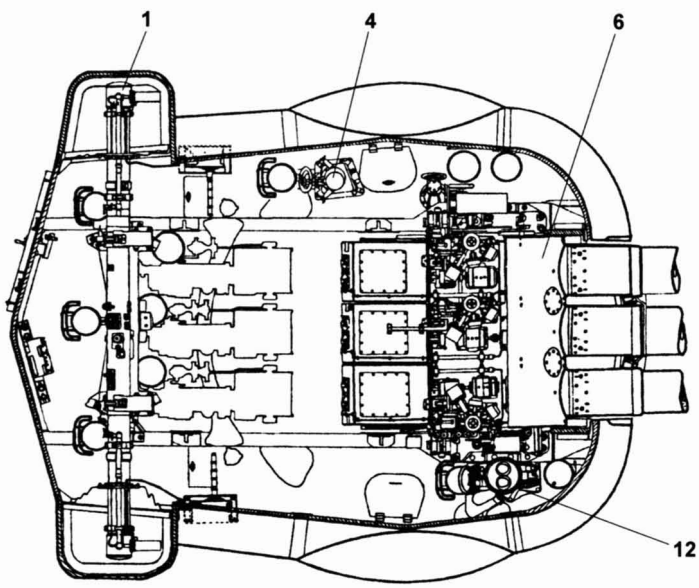
Крейсера проекта 26 оснащались системой приборов управления стрельбой (ПУС) главного калибра «Молния», созданной на заводе № 212 («Электроприбор»). Основу ПУС составлял центральный автомат стрельбы ЦАС-2 (он имел также схему выработки торпедного треугольника и мог применяться в качестве торпедного автомата стрельбы). В ПУС «Молния», помимо ЦАС-2, входил целый ряд дающих и принимающих приборов целеуказания, сигналов команд и докладов обратного контроля положения оружия, постов, приборов и механизмов, а также оптические визиры и дальномеры. Основная часть всех приборов располагалась в центральном артиллерийском посту (ЦАП), командно-дальномерном посту (КДП), боевой рубке и артиллерийских башнях. При задействовании всей схемы ПУС при обнаружении цели из боевой рубки визиром ВЦУ целеуказание выдавалось в КДПЗ-6 (заводской индекс Б-20) управляющему огнем. Тот брал ее на сопровождение своим визиром центральной наводки ВМЦ-2 и наводил на нее шестиметровые стереодальномеры ДМ-6. Всего в КДП имелось три дальномера: один предназначался для измерения дистанции до цели, другой — для измерения дистанции до всплесков своих снарядов, третий мог дублировать любой из первых двух. КДП располагался на фок-мачте на высоте 26 м над водой. ЦАП находился на 2-й платформе в районе 83—88 шп, под носовой надстройкой и ГКП. Таким образом, на ЦАС поступали курсовой угол цели и все необходимые для расчетов дистанции от дальномеров, а уж тот вырабатывал данные для центральной наводки. Кроме того, каждая из артиллерийских башен имела свой автомат стрельбы, что в сочетании с собственными дальномерами ДМ-6 позволяло им самостоятельно вести огонь без использования данных из ЦАП.

Ведение огня по внезапно появившейся цели ночью или в условиях плохой видимости обеспечивали два поста ночной центральной наводки, оснащенные ночными визирами 1-Н. Они представляли собой простейшие счетно-решающие приборы, позволявшие не только выдать целеуказание любой из башен, но и вводить коррективы по результатам первых залпов. Система ПУС «Молния» позволяла разделять огонь по нескольким целям. Например, носовые башни могли управляться по нормальной схеме из ЦАП, а кормовая башня вести огонь на самоуправлении, или первая башня могла вести огонь по данным ЦАП, вторая башня — управляться от прибора 1-Н левого борта, а третья башня — от прибора 1-Н правого борта и т.д. Для освещения цели в ночное время крейсера имели по четыре 90-см боевых прожектора (на «Кирове» — итальянские ОО-90, а на «Ворошилове» — отечественные типа МРЭ-39,0-2 с дистанционным управлением) и по четыре поста с манипуляционными колонками для управления ими. В 1944 г. на крейсерах установили радиолокационные станции управления огнем.

Носовые башни крейсера «Киров». Орудия подняты на максимальный угол возвышения.

Система приборов управления стрельбой (ПУС) «Молния-АЦ» крейсеров проекта 26-бис отличалась не только наличием более





совершенного ЦАС-1, но и рядом дополнительных новшеств. Например, преобразователем координат (ПК), с помощью которого стабилизировалась в пространстве траектория полета снарядов. В «Молнии-АЦ» для учета углов крена использовалась гировертикаль «Шар», входящая в систему приборов управления огнем зенитной артиллерии «Горизонт-2». Теперь ПУС позволяли осуществлять стрельбу по невидимой цели при корректировке огня с самолета. Таким образом, крейсера проекта 26-бис могли использовать свою артиллерию на полную дальность.

Зенитная артиллерия дальнего боя включала шесть 100-мм универсальных установок Б-34 (вместо так и не разработанных Б-14), расположенных на кормовой надстройке, по три на борт (две батареи). Установка Б-34 была создана на заводе «Большевик» в 1936 г. Она имела ствол длиной 56 калибров, начальную скорость снаряда 900 м/с, максимальный угол возвышения 85° и дальность стрельбы 22 км, потолок 15 км. Ствол состоял из свободной трубы, кожуха и казенника. Затвор — горизонтальный клиновой, механизм полуавтоматики первоначально пневматического действия, впоследствии замененный на пружинный.

Боезапас — унитарные патроны — досылался принудительно до конечного положения пневматическим досылателем на всех углах возвышения. Скорострельность при механической досылке — 15 выстр./мин. Механизмы вертикальной и горизонтальной наводки обеспечивали скорость наведения до 12 град./с. Масса установки — 12,5 т, живучесть стволов (с флегматизаторами) достигала 1500 выстрелов. Б-34 имела щит из противопульной брони и оригинальной конструкции подвижной щит, закрывающий амбразуру.

Для каждого орудия предусматривалось по 300 патронов со снарядами массой 15,8 кг (фугасным, ныряющим, осветительным беспарашютным или дистанционной гранатой). Погреба 100-мм патронов находились на 1-й платформе по бортам (от кормового машинного отделения) между 191-м и 201-м шп. Каждое орудие имело свой элеватор.

Опытный образец артустановки Б-34 был изготовлен на заводе «Большевик» в середине 1937 г. и в августе начат его отстрел на

Продольный разрез и план башенной установки МК-3-180:
1 — дальномер ДМ-6; 2 — прибойник; 3 — качающийся лоток элеватора подачи боезапаса; 4 — визир ВБ; 5 — боевое отделение; 6 — качающаяся часть Б-27 из трех орудий Б-1-П в одной люльке; 7 — перегрузочное отделение; 8 — снарядный стеллаж; 9 — зарядный стеллаж; 10 — барбет; 11 — элеватор подачи боезапаса; 12 — башенный прицел МК-3-180.

НИМАПе. Но, согласно акту от 21 сентября 1937 г., этот образец был возвращен заводу на доработку. Еще дважды — в декабре 1938-го и в 1939-м — полигонные испытания завершались с тем же результатом. Первые АУ установили на «Кирове» вообще без электродвигателей системы синхронной силовой передачи (СССП), под которую они проектировались, и имели только ручные приводы. Отслеживание вручную скоростных воздушных целей столь тяжелым орудием было практически невозможно, и оставалось вести огонь завесами по сигнальной дальности. Лишь к 1940 г. Б-34 были окончательно доведены и приняты на вооружение.

В 1948 г. ЦКБ-34 внесло ряд изменений в конструкцию Б-34-У с целью его сопряжения с ПУС «Зенит-42» и применения новой СССП типа МИСС-42. Таким образом, был получен образец Б-34-УСМ; эту систему установили на «Кирове» во время капитального ремонта и модернизации.

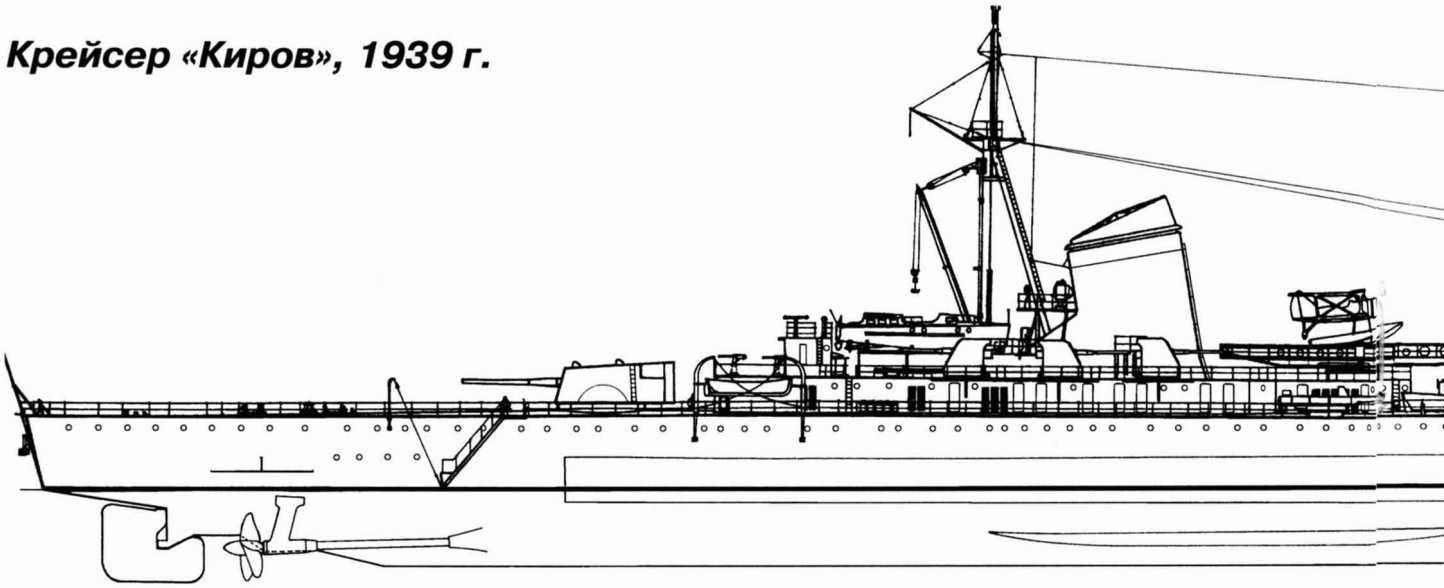
Корабли проекта 26-бис отличались друг от друга зенитными артиллерийскими установками дальнего боя. «Максим Горький» и «Молотов» имели штатные Б-34. Но поскольку в 1940 г. их выпуск завод «Большевик» прекратил, на Кировском заводе началась подготовка к производству улучшенного образца — Б-34-У. Война и блокада помешали этим планам, и в дальнейшем выпуск этих артустановок передали на Красноярский завод № 4 имени Ворошилова. В 1948-м Б-34-У была доработана с целью ее сопряжения с ПУС «Зенит-42» и новой СССП типа МИСС-42. Во время капитального ремонта и модернизации на «Молотове» Б-34 заменили на Б-34-УСМ-1. Таким образом, для тихоокеанских крейсеров, достраивавшихся в годы войны, «соток» не оказалось.

В июле — августе 1941 г. прошла испытания 85-мм корабельная зенитная установка 90-К, спроектированная в КБ завода № 8 имени М.И.Калинина. Она представляла собой усо-

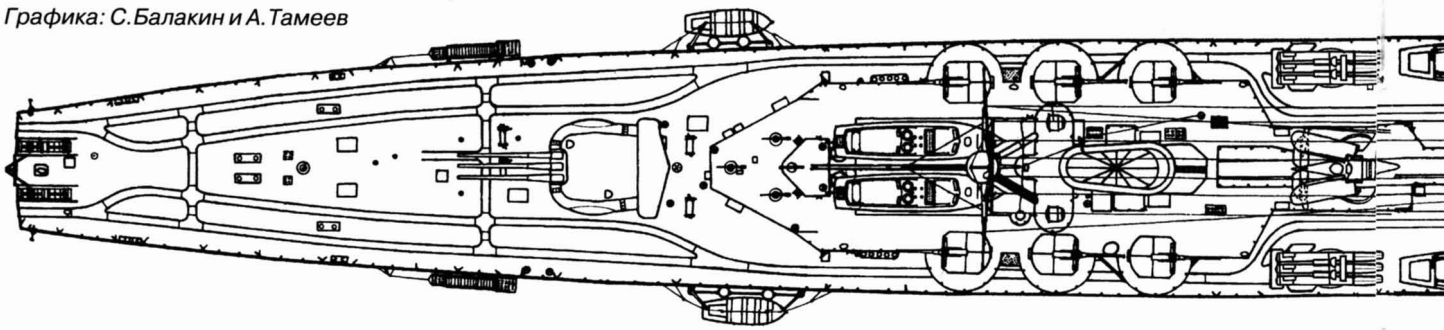
Характеристики артиллерийских систем крейсеров типа «Киров»

Характеристики	МК-3-180	Б-34	90-К	21-К	70-К	В-11	ДШК
Количество стволов	3	1	1	1	1	2	1
Калибр, мм/длина ствола, клб	180/57	100/56	85/52	45/46	37/67,5	37/67,5	12,7/79
Тип ствола	лейнированный	свободная труба	свободная труба	свободная труба	моноблок	моноблок	моноблок
Полная длина ствола/длина лейнера (свободной трубы), мм	10345/10 160	5795/5350	4405/4146	2072,5/1975	2510	2510	1622
Число нарезов	40	40	24	16	16	16	8
Глубина нарезов, мм	3,6	1,5	0,85	0,5	0,45	0,45	0,17
Объем каморы, дм^2	52,3	7,985	3,94	0,5	0,267	0,267	
Макс.давление, кг/см:	3200	3000	2535	2650	2800	2800	3200
Дульная энергия, тм	4200	644	300	41	30	30	1,9
Живучесть ствола при боевом заряде, выстрелов	320	800	1600	4000	1500	2000	10000
Тип затвора	поршневой открывающийся вверх	клиновой горизонтальный	клиновой вертикальный	клиновой вертикальный	клиновой вертикальный	клиновой вертикальный	цилиндрический
Выстрел	снаряд + два картуза	унитарный	унитарный	унитарный	унитарный	унитарный	—
Масса снаряда (пули)/патрона, кг	97,5/37,5 (усил.-боев. заряд)	15,8/30	9,54/16,0	1,41/2,32	0,732/1,496	0,732/1,496	0,052/0,135
Подача	элеватор	ручная	ручная	ручная	ручная (обойма на 5 патронов)	ручная (обойма на 5 патронов)	ручная (лента на 50 патронов)
Углы возвышения, градусов	–4... +50	–5... +85	–5... +85	–5... +85	–10. ..+85	–15. ..+90	–34... +85
Досылка	досылатель пневматический		ручная	ручная	досылатель пружинный	досылатель пружинный	
Нач. скорость снаряда, м/с	920	900	800	760	880	880	840
Дальность стрельбы, кбт/км	200	118,8	*/15,5	*/9,5	*/8,4	*/8,4	*/3,5
Досягаемость по высоте, м	—	10 000	10 500	6000	5000	5000	2400
Техническая скорострельность, выстр./мин	5,5	15	15—18	25—30	150	150x2	250
Масса, кг:							
качающейся части	86 000 (3 ствола)	4010	2100	203	555	810	40
общая	247 400	12 500	5300	507	1350	2721	195
Расчет, чел.	50	9	7	3	5	8	1

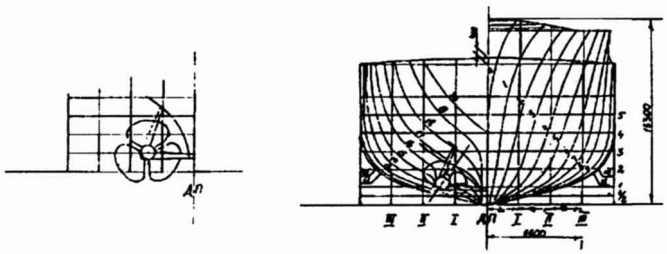
Крейсер «Киров», 1939 г.



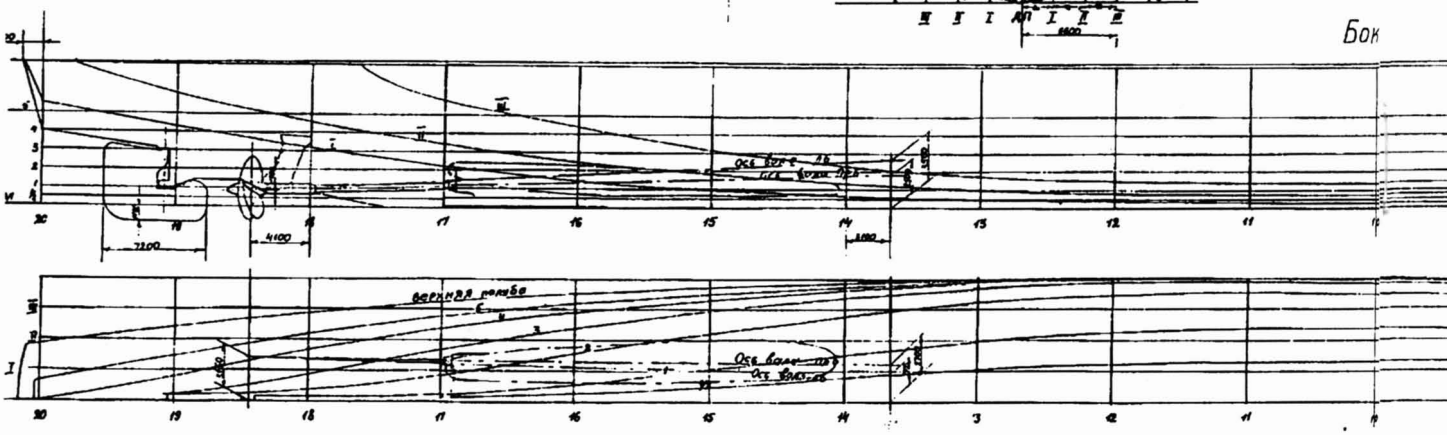
Графика: С.Балакин и А.Тамеев

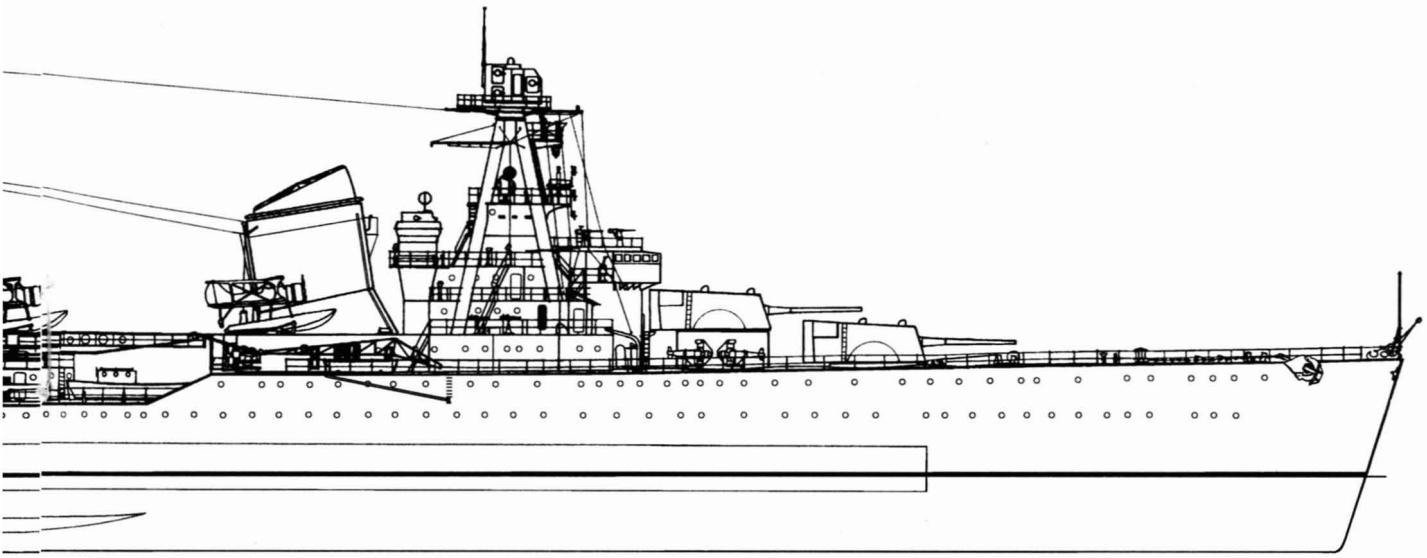


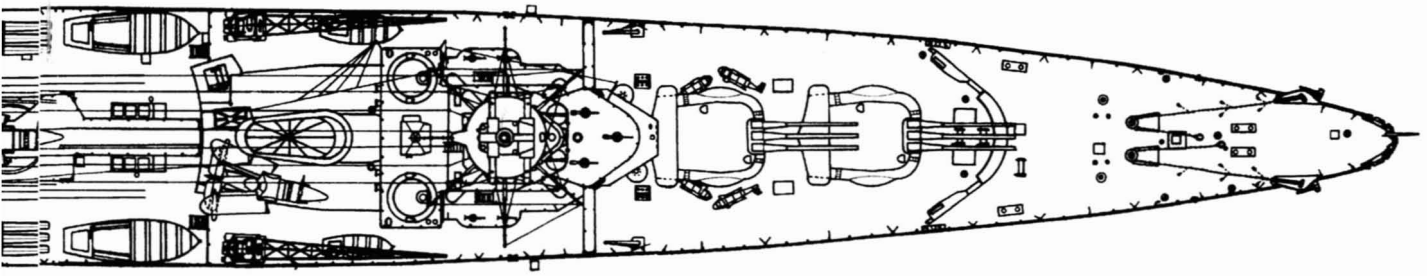
Корпус



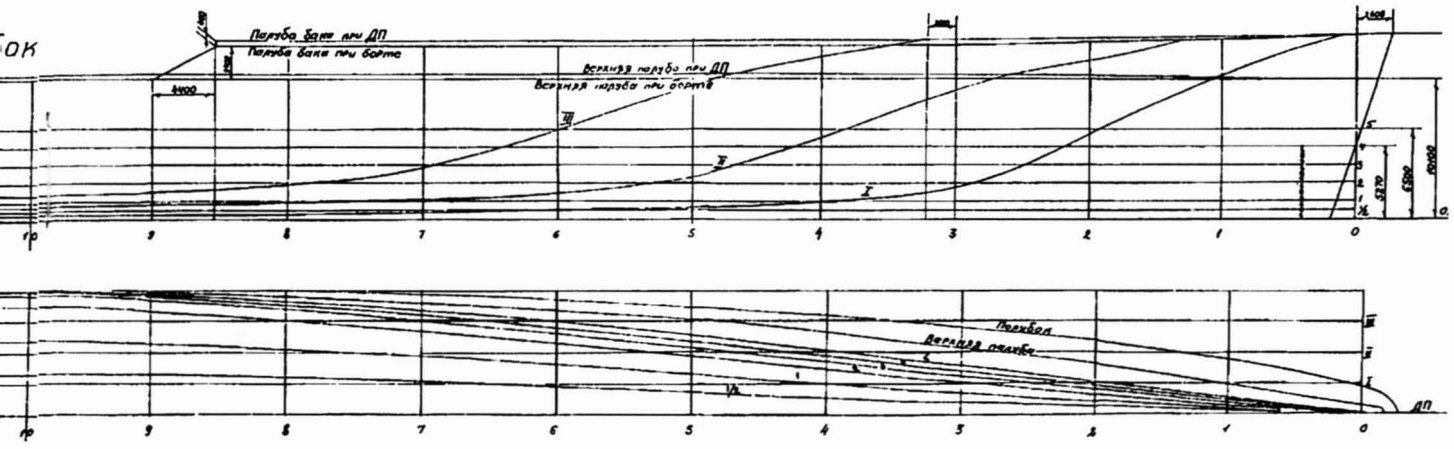
Бок

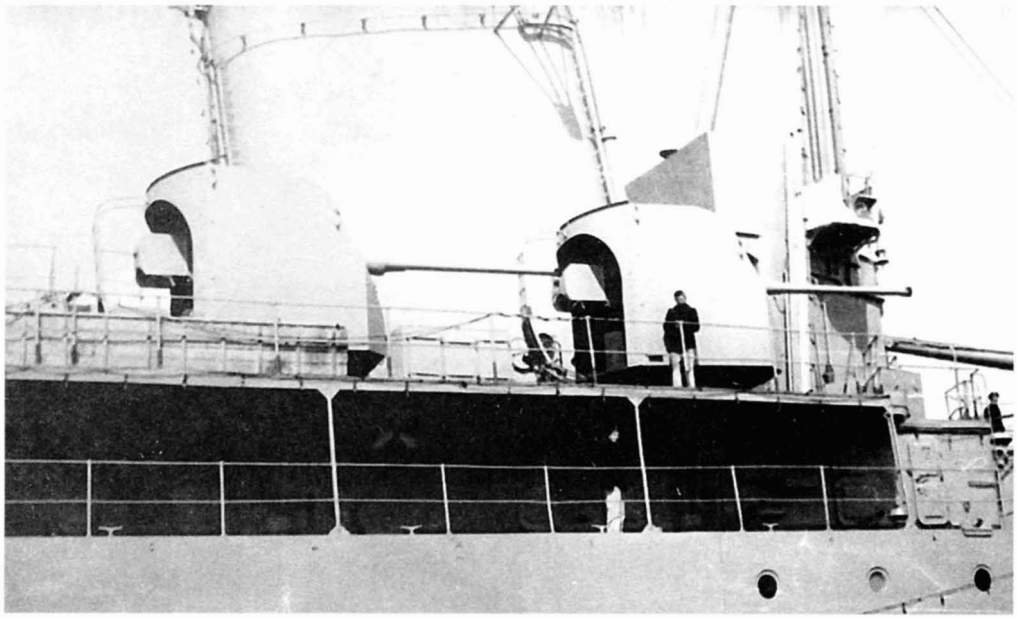






Теоретический чертеж крейсера проекта 26.
Из архива Невского ПКБ (Санкт-Петербург).





Универсальные 100-мм орудия Б-34 крейсера «Киров».

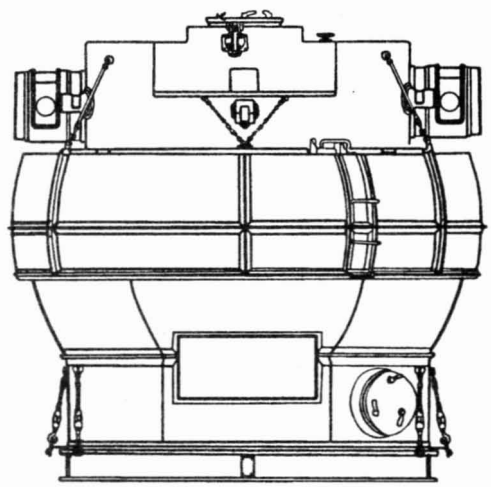
вершенствованный вариант 76-мм АУ 34-К с качающейся частью от 85-мм армейской зенитной пушки образца 1939 г. Ствол 90-К состоял из свободной трубы, кожуха и казенника. Затвор — вертикальный клиновой, с пружинной полуавтоматикой. По проекту 1942 г. предполагалась установка электрических дистанционных приводов СССП-3, но на серийных АУ электродвигателей не было, применялись только ручные. Орудия снабжались броневыми щитами толщиной 8—12 мм. Установками 90-К вооружались крейсера «Калинин» и «Каганович».*

Поскольку 90-К имели меньшие габариты, чем Б-34, на тихоокеанских крейсерах удалось разместить по 8 таких пушек. В 1942 г. изготовили всего четыре орудия 90-К, поэтому «Калинин» был сдан с 76-мм артустановками 34-К — их заменили на 90-К в мае 1943 г.

Управление стрельбой 100-мм орудий осуществлялось системой морских приборов управления артиллерийским зенитным огнем (МПУАЗО) «Горизонт», состоящей из двух стабилизированных по углу крена постов наводки (СПН) с трехметровыми дальномерами типа ДМ-3, зенитным автоматом стрельбы (ЗАО) и СССП. Они располагались побортно на 3-м ярусе носовой надстройки. В СПН находились посты командиров батарей 100-мм орудий. Центральные посты МПУАЗО с автоматами стрельбы размещались на 1-й платформе побортно (у погреба 3-й башни) между 207-м и 212-м шп.

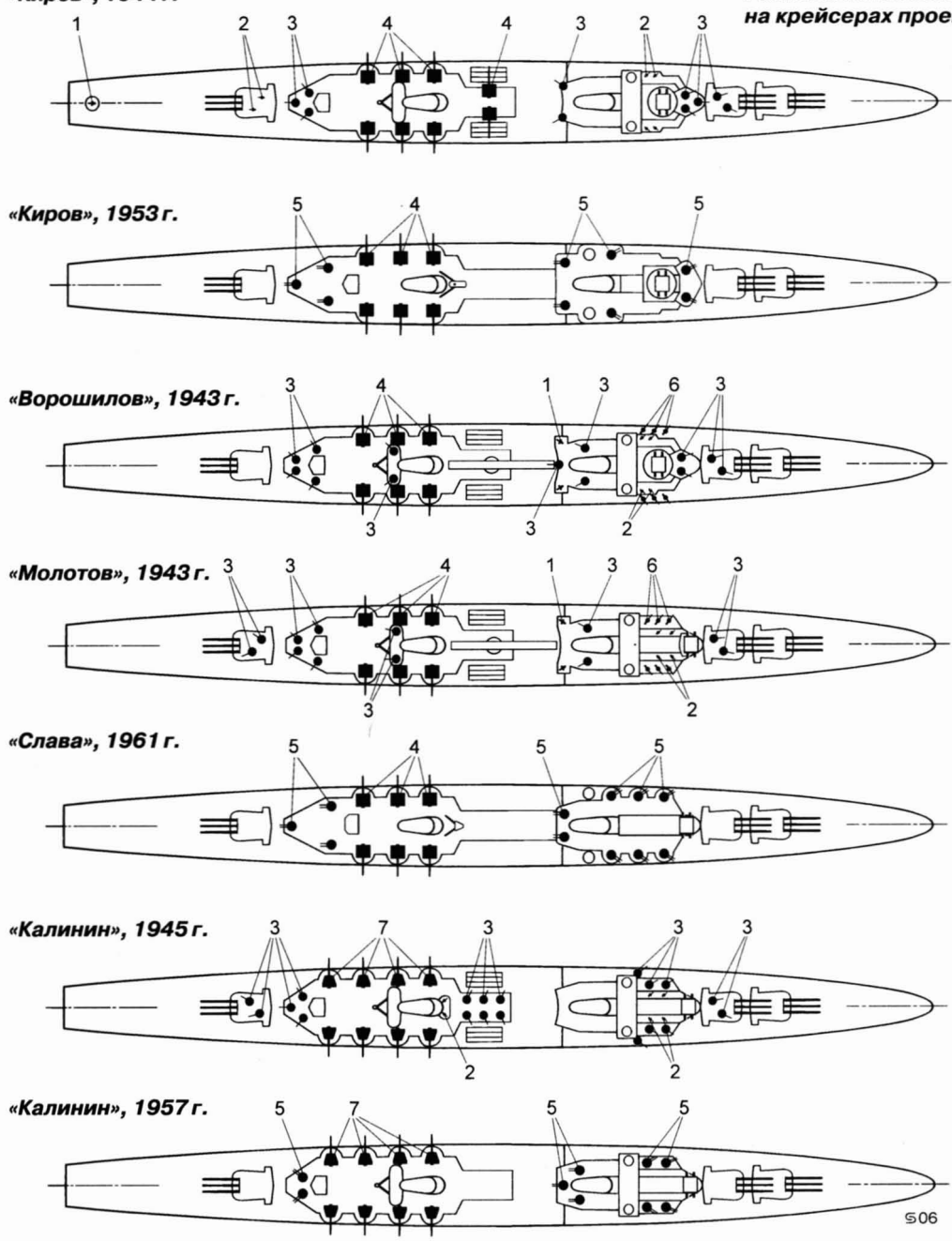
Крейсера проекта 26 оборудовались МПУАЗО «Горизонт-1» с ЗАС СО-26 и гировертикалью «Газон», но разными стабилизированными постами наводки: на «Кирове» — СПН-100, а на «Ворошилове» — СПН-200. СПН-100 отличался от СПН-200 отсутствием стабилизации на рыскание и циркуляцию корабля, а также не имел вспомогательного поста стабилизации. Последний на СПН-200 располагался в барбете и служил для ручной стабилизации СПН (помимо гировертикали). ЗАС СО-26 обеспечивал только прицельную наводку (угол прицеливания и целик) с выработкой значений установки дистанционной трубки. Гировертикаль использовалась лишь применительно к стабилизации самого СПН. Впрочем, за всю войну черноморские, а тем более балтийские крейсера ни разу не применили свою 100-мм артиллерию против воздушных целей в условиях качки, так что объективно оценить эффективность ПУС ЗК с точки зрения стабилизации практически

*Второй тихоокеанский крейсер в документах официально именуется «Кагановичем», но после 1945 г. на его борту появилось название «Лазарь Каганович». Вероятно, это было сделано для того, чтобы не путать Л.М.Кагановича с его братом, занимавшим важный государственный пост и впоследствии репрессированным.



Стабилизированный пост наводки 100-мм зенитной артиллерии СПН-200.

Расположение зенитной артиллерии на крейсерах проекта 26 и 26-бис



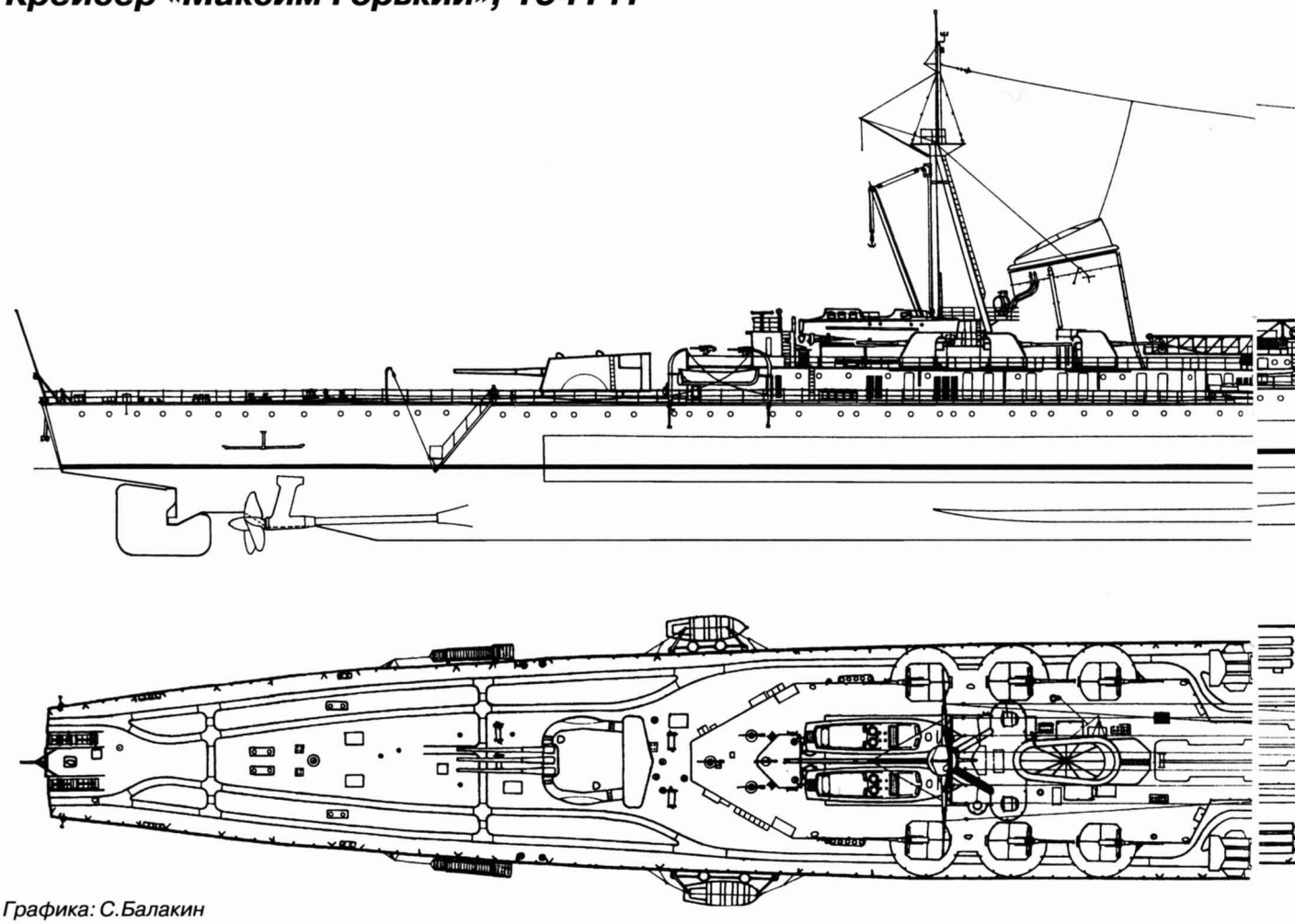
Цифрами обозначены:
1 — 12,7-мм четырехствольный пулемет «Виккерс»;
2 — 12,7-мм пулемет ДШК;
3 — 37-мм автомат 70-К;
4 — 100-мм артустановка Б-34;
5 — 37-мм спаренная установка В-11;
6 — 45-мм полуавтомат 21-К;
7 — 85-мм артустановка 90-К.

невозможно. Крейсера проекта 26-бис получили на вооружение усовершенствованные МПУАЗО «Горизонт-2» с ЗАС «Горизонт-2». Новые автоматы стрельбы обеспечивали стабилизацию траектории снаряда путем трансформации углов горизонтального и вертикального наведения через преобразователь координат. МПУАЗО для крейсеров создавались на заводе «Электроприбор», руководил разработкой С.А.Изенбек.

Зенитная артиллерия ближнего боя состояла из шести 45-мм универсальных полуавтоматических орудий 21-К и четырех 12,7-мм пулеметов ДШК. Специальной системы управления она не имела, целеуказание осуществлялось командирами батарей. Дистанция до цели измерялась дальномерами ДМ-1,5. Пушки размещались на носовой и кормовой надстройках — две батареи по три орудия, а пулеметы — на носовой надстройке. Боезапас: для установок 21-К — по 600 патронов на ствол, в перегруз — 650 патронов; для пулеметов — по 12 500 патронов.

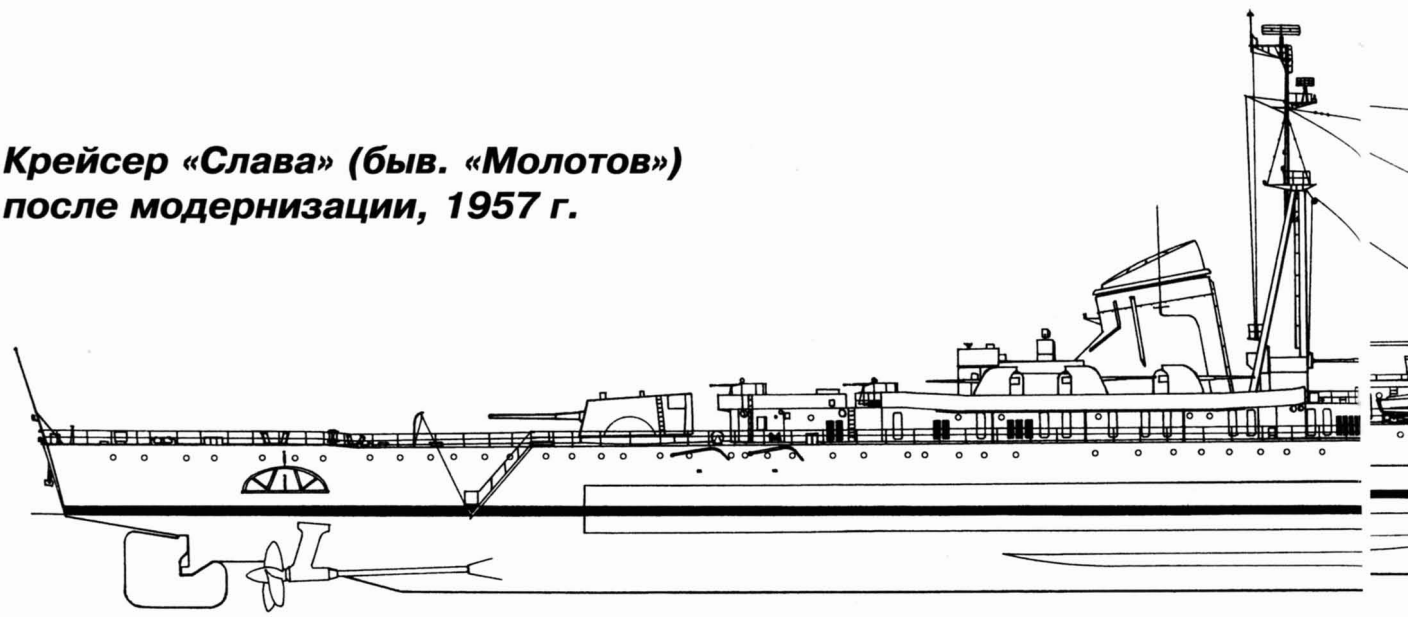
За неимением в 1930-х гг. других морских зенитных орудий, пушками 21-К вооружались

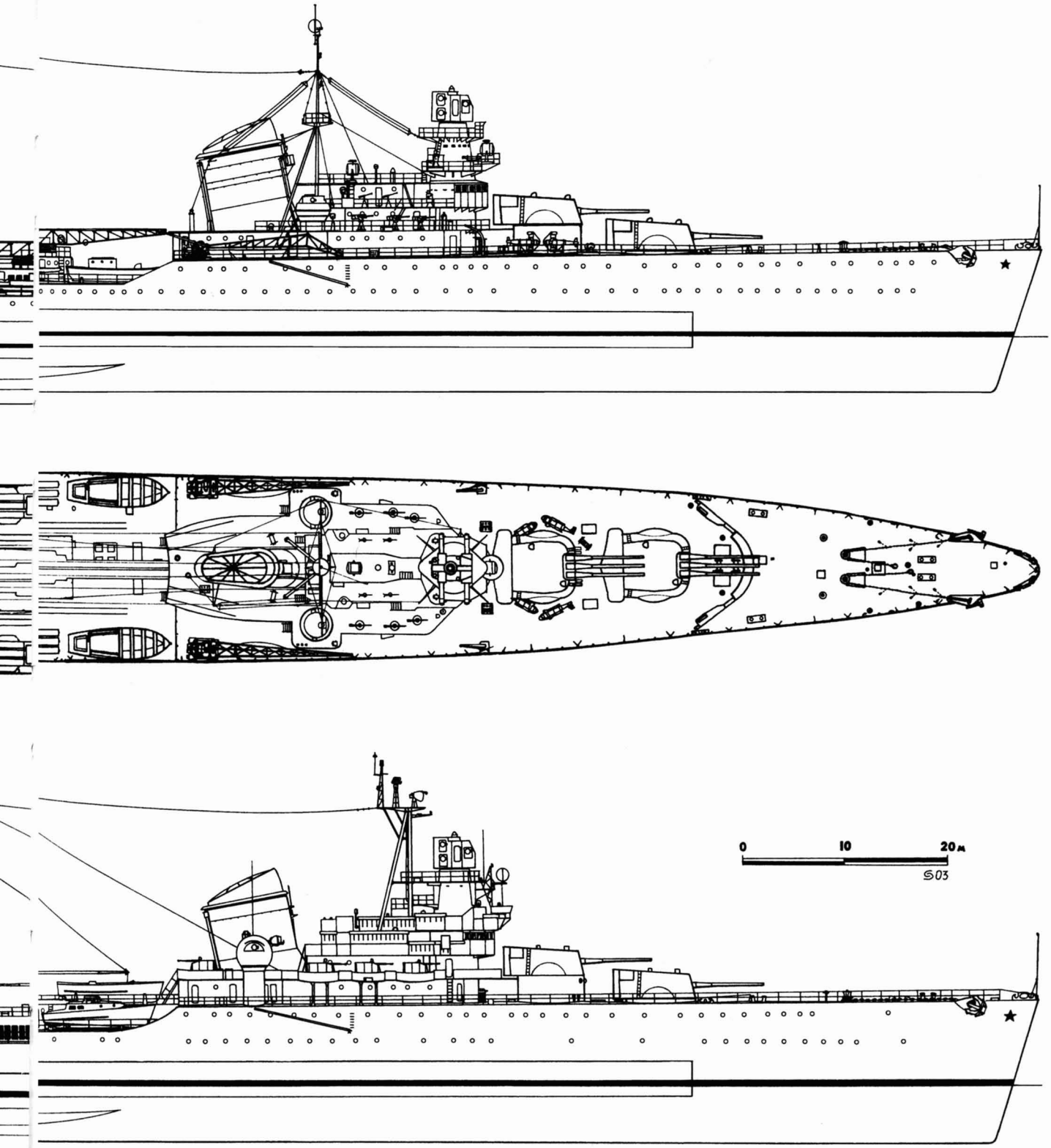
Крейсер «Максим Горький», 1941 г.



Графика: С.Балакин

Крейсер «Слава» (быв. «Молотов») после модернизации, 1957 г.




0
10
20 M
S03

37-мм автоматы 70-К на кормовой надстройке крейсера «Ворошилов». Снимок периода Великой Отечественной войны.

все классы кораблей — от катеров до линкоров. Однако как противовоздушное средство эта установка была малоэффективна из-за низкой скорострельности (25 выстр./мин), отсутствия дистанционного взрывателя у снаряда, а также примитивного прицела.

В 1940 г. была принята на вооружение 37-мм морская автоматическая установка 70-К. Решением главного военного совета ВМФ от 24 апреля 1941 г. предполагалось произвести замену 45-мм автоматов и 12,7-мм пулеметов ДШК на 37-мм автоматы и спаренные установки ДШКМ-2 в равных количествах. Предполагалось, что первым пройдет такую замену «Максим Горький» в период гарантийного ремонта летом того же года, а остальные корабли пр. 26 и 26-бис перевооружить в период до 1 мая 1943 г. Все корабли сдачи 1942 г. должны сразу получить новые автоматы. Во время войны автоматы 70-К ставились не только на месте 45-мм пушек, но и на крышах башен, на месте снятых катапульт и т.п.

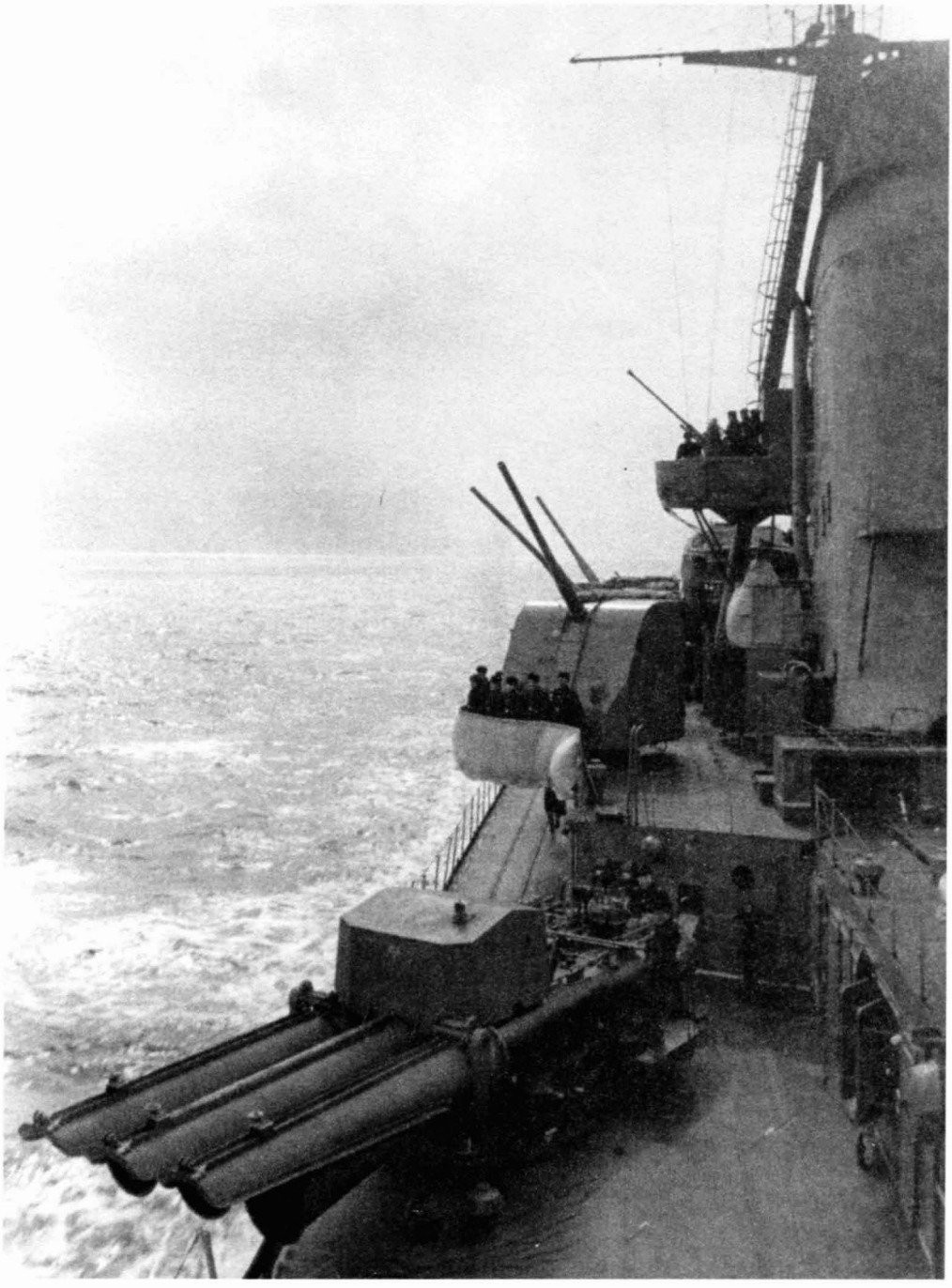
Во время капитального ремонта и модернизации 1949—1953 гг. на «Киров» были установлены 37-мм спаренные зенитные автоматы В-11, принятые на вооружение в 1946 г. Качающаяся часть В-11 представляла собой два автомата с баллистикой 70-К, совмещенных в одной люльке. В этой установке, в отличие от 70-К, была применена водяная система охлаждения — вода принудительно циркулировала в кожухе ствола. После капитального ремонта и модернизации такие же автоматы появились на «Молотове». Судя по фотографиям, их получил и тихоокеанский «Калинин».

Во время Великой Отечественной войны на балтийских и черноморских крейсерах разместили по два 12,7-мм счетверенных пулемета «Виккерс», поставляемых по ленд-лизу из Великобритании.

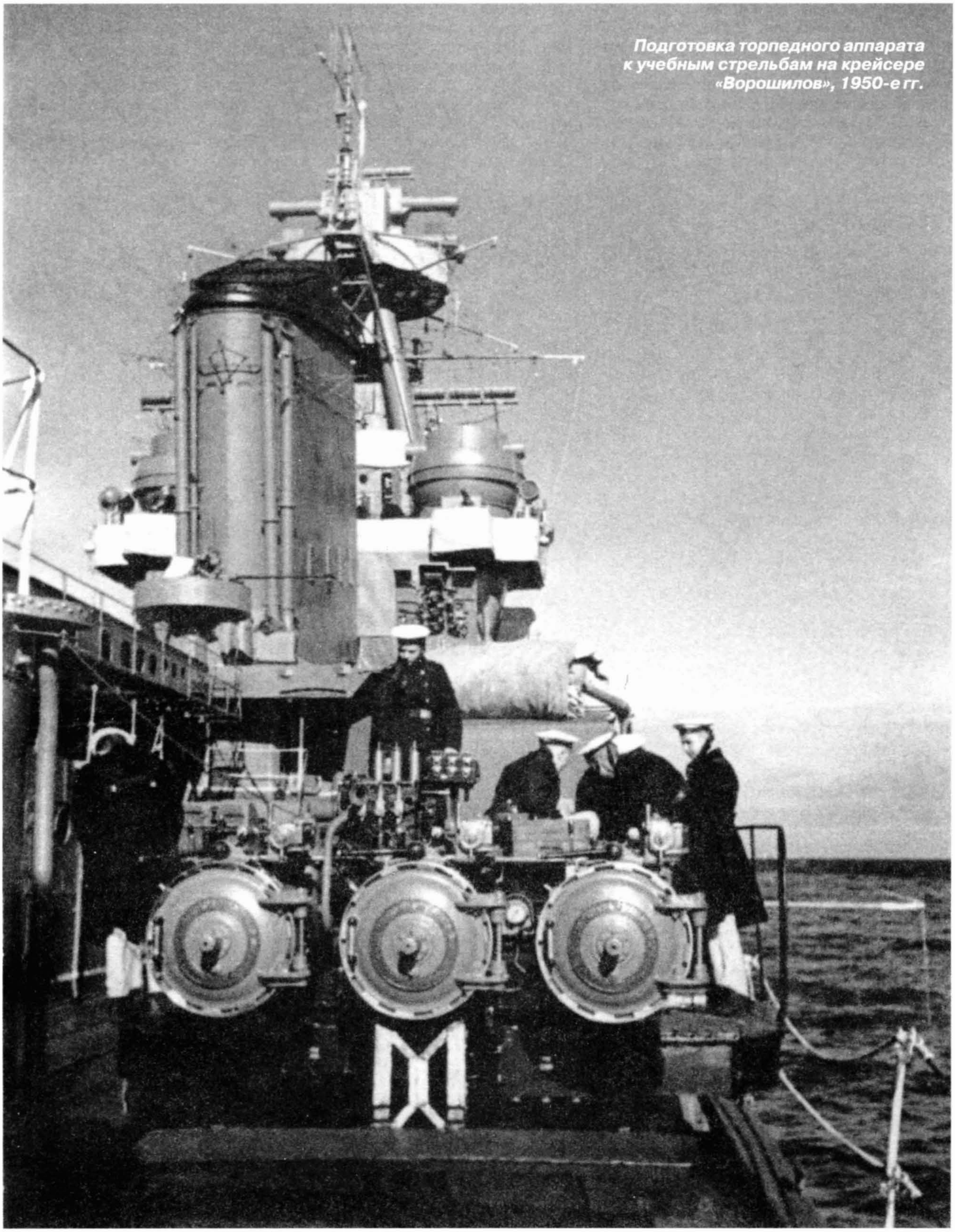
Минно-торпедное вооружение. На крейсера пр. 26 устанавливались два 533-мм торпедных аппарата 39-Ю (пороховая стрельба), разработанные в 1935—1936 гг. Они имели три трубы и возможность растворения крайних труб на 7°. Масса аппарата 11 600 кг, габариты 9160 х 3500 мм. Масса порохового заряда — 900 г. Управление электрическим приводом горизонтального наведения находилось на посту наводчика (на средней трубе аппарата), а ручной привод — на боковой правой площадке. Наводчик, установщик, а также приборы управления стрельбой размещались на средней трубе аппарата и прикрывались противопульным щитом толщиной 14 мм. Боекомплект составлял 6 торпед только в аппаратах, запасных не было. «Молотов» вооружили более совершенными аппаратами 1-Н, разработанными в 1938—1939 гг. Они имели комбинированную систему стрельбы — пороховую и воздушную, с массой порохового заряда 1400 г. Скорость вылета торпеды из аппарата повысилась, по сравнению с 39-Ю, в 1,5 раза. Новый аппарат имел несколько большие габариты (9230 х 3500 мм) и массу (12 000 кг). Торпедные аппараты снабжались приборами центральной полуавтоматической наводки, входящими в состав систем приборов управления торпедной стрельбой (ПУТС) «Молния».

В перегруз крейсер принимал на верхнюю палубу мины заграждения: 164 мины обр. 1912 г. или 100 мин КБ-1. Для приемки мин на верхней палубе предусматривались рельсы протяженностью 270 м. Сбрасывание мин в воду осуществлялось по двум кормовым скатам.

Противоминное вооружение. Защита корабля от якорных мин обеспечивалась четырьмя парованами-охранителями К-1, размещавшимися на тележках у барбета 2-й башни главного калибра. Спуск и подъем параванов осуществлялись двумя паравань-балками, установленными побортно в районе 86-го шп. у боевой рубки. Буксирный трос параванов пропускался через серьгу, приваренную к форштевню, и кипы на полубаке, а затем заводился на правый и левый носовые шпили, с помощью которых регулировались длина тралящей части троса и выборка параванов на борт. Угол отвода параванов от диаметрали составлял 30°. При длине буксирного троса около 51 м ширина протраленной полосы



Крейсер «Ворошилов» готовится к торпедным стрельбам и отражению учебной воздушной атаки, 1950-е гг.



Подготовка торпедного аппарата к учебным стрельбам на крейсере «Ворошилов», 1950-е гг.

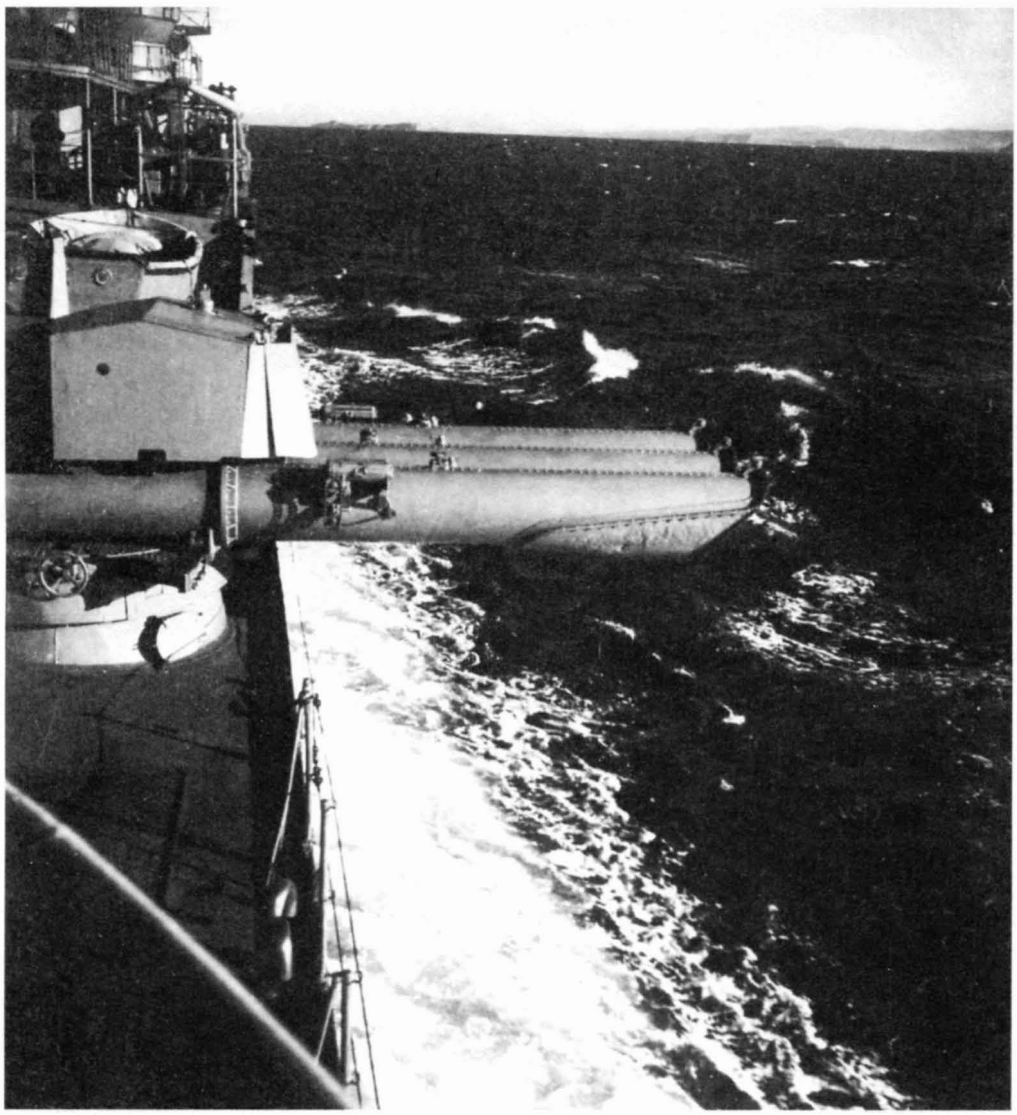
составляла 62 м. Параваны К-1 были эффективны на скоростях 14—22 узла. Применение их в реальных условиях показало, что они не гарантировали безопасности крейсеров от подрыва на якорных минах.

В связи с появлением в предвоенные годы мин с неконтактными взрывателями, начались работы по созданию средств для защиты от них. В феврале 1941 г. группа ЛФТИ под руководством А.П.Александрова провела исследования магнитного поля крейсера «Ворошилов». Подобные работы проводились и на кораблях других классов.

6 июня 1941 г. главный военный совет ВМФ принял решение «Об оборудовании боевых кораблей размагничивающими устройствами в 1941 году», согласно которому в течение III и IV кварталов намечалось оборудовать такими устройствами все крейсера. Устанавливать их пришлось уже во время войны.

26 июня 1941 г. представители ЛФТИ смонтировали на «Кирове» временное защитное устройство, а в сентябре — октябре на корабле уложили штатные обмотки. Примерно в то же время был закончен монтаж размагничивающих устройств на «Ворошилове». Чуть раньше, в августе, во время аварийно-восстановительного ремонта штатной системой ЛФТИ оборудовали «Максим Горький». К осени закончили монтаж размагничивающего устройства на «Молотове». В декабре 1942-го на крейсере «Калинин» смонтировали более совершенное размагничивающее устройство, разработанное на основе проведенных исследований и накопленного опыта.

Об эффективности системы можно судить по двум эпизодам боевой службы крейсера «Киров». Имея временное размагничивающее устройство, крейсер в июне 1941 г. благополучно перешел из Моонзунда в Таллин, хотя в этом районе на донных минах погибло несколько кораблей. Уже после войны в октябре 1945-го крейсер вышел из Кронштадта в рай-



Торпедный аппарат 1-Н крейсера «Лазарь Каганович».

он Красной горки. Корабль двигался по протраленному фарватеру, и на нем было отключено размагничивающее устройство. В результате взрыва магнитной мины он получил тяжелейшие повреждения.

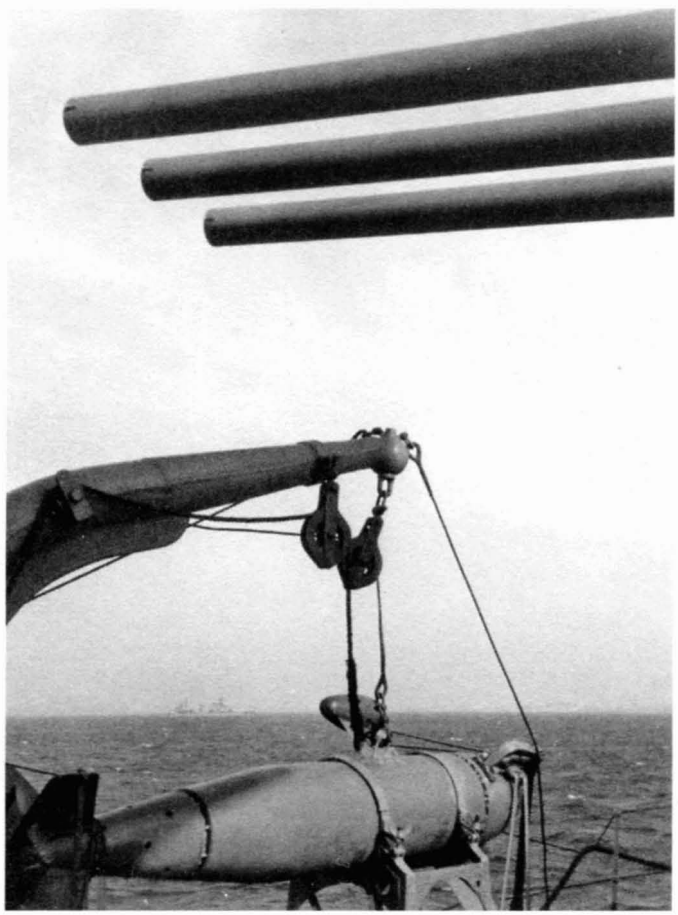
Противолодочное вооружение состояло из больших (ББ-1) и малых (БМ-1) глубинных бомб, двух кормовых бомбосбрасывателей и двух—четырех бомбометов БМБ-1. Масса ББ-1 равнялась 165 кг, масса заряда взрывчатого вещества — 135 кг. Масса БМ-1 —41 кг, масса заряда взрывчатого вещества — 25 кг. Скорость погружения бомб 2,5 м/с. В 1940 году на бомбах обоих типов был применен новый взрыватель К-3, который обеспечивал взрыв бомбы на глубинах от 10 до 210 м и отличался высокой надежностью действия. По проекту крейсера имели 20 ББ-1 и 30 БМ-1, но во время войны они принимали до 30 единиц больших и до 60 малых.

Располагая солидным запасом глубинных бомб, крейсер не имел надежных средств обнаружения ПЛ — шумопеленгаторной или гидроакустической аппаратуры. Станция ЗПС «Арктур» не позволяла определить дистанцию до подводных лодок и имела малую дальность действия.

Радиоэлектронное вооружение. Несмотря на значительные теоретические достижения в области радиолокации, к началу войны СССР значительно отставал от своих противников и союзников по ее практическому внедрению. Созданная по заказу ВМФ в 1936 г. под руководством Б.К.Шембеля РЛС обнаружения надводных целей «Стрела», работавшая с использованием сигналов непрерывного излучения в диапазоне 21—23 см, показала неудовлетворительные результаты (при благоприятных условиях – в отсутствие ветра и птиц — корабли обнаруживались лишь на дальности 3—5 км).

После создания под руководством Ю.Б.Кобзарева в 1939 г. импульсной РЛС «Редут» и ее испытаний под Севастополем в интересах ПВО ВМБ, Военно-Морской Флот в апреле 1940 г. выдал задание на разработку ее корабельного варианта. Управление связи ВМФ и НИМИСТ включились в работу по корабельной радиолокации только со второй половины 1940 г. По заказу УС ВМФ НИИ-20 под руководством главного конструктора Л. Леонова разработал опытную корабельную установку для обнаружения самолетов — «Редут-К», которая была установлена на грот-мачте «Молотова» и в 1941 г. проходила испытания. Данная станция с длинной волны 4,3 м имела громоздкую антенную систему и не могла быть размещена на корабле водоизмещением меньше крейсера. «Редут-К» могла обнаруживать

Параван-охранитель К-1 и параван-балка для его спуска, установленные на палубе крейсера «Ворошилов».



Носовая надстройка и четырехногая фок-мачта крейсера «Ворошилов», 1945 г.

самолеты на дальности более 100 км и осуществлять непрерывное определение их координат. На учениях в мае 1941-го она показала высокие возможности по обнаружению воздушных и надводных целей и хорошие эксплуатационные качества. Она оказалась единственной корабельной радиолокационной установкой ВМФ к началу войны.

К серийному выпуску корабельных станций типа «Редут-К» промышленность не приступила, так как представители ВМФ выражали сомнения в целесообразности развития корабельной радиолокационной техники, опасаясь пеленгования работы корабельных РЛС противником. В тематический план научно-исследовательских работ НИМИСТ на 1941 г. была включена тема: «Устройство для обнаружения самолетов в воздухе и кораблей». Тема состояла из трех разделов: «Редут-К» — для больших кораблей (в случае хороших результатов намечался заказ опытной серии в 1941 г.), «Редут-К» — для малых кораблей и синхронной стрельбы (окончание в 1942 г.), радиодальномер (этот раздел был вычеркнут).

Свою эффективность «Редут-К» продемонстрировал в первые же месяцы войны на Черном море. «Молотов» до конца ноября 1941 г. оставался в Севастополе, поскольку его РЛС была одним из основных элементов системы ПВО главной базы. Уже в первые дни войны крейсер имел прямые линии связи со штабом флота и КП ПВО Севастополя для быстрой передачи данных об обнаружении самолетов. С июля 1941 по ноябрь 1943-го с помощью станции было обнаружено более 9000 самолетов противника. За период обороны Севастополя (1941—1942 гг.) не отмечено ни одного случая скрытного подхода авиации противника с моря. Во время массированных налетов РЛС обеспечивала слежение одновременно за 7—8 группами фашистских самолетов, работая безотказно до 20 часов в сутки.

В 1944 г. крейсера оснастили импортными радиолокационными станциями: обнаружения воздушных и надводных целей (английские типов 281 и 291, американские типа X-SG), управления огнем главного калибра (английские типов 284 и 285) и управления зенитным огнем (английские типа 282).

Состав радиолокационных станций на крейсерах пр.26 и 26-бис (по состоянию на 1944 г.)

Корабль	РЛС обнаружения	РЛС управления огнем ГК	РЛС управления огнем ЗА
«Киров»	291	284, 285 (2 шт.)	282 (2 шт.)
«Ворошилов»	281	284, 285 (2 шт.)	282 (2 шт.)
«Максим Горький»	291	284, 285 (2 шт.)	282 (2 шт.)
«Молотов»	«Редут-К»	«Марс-1»	
«Калинин»	281, SG	«Юпитер-1» (2 шт.)	282 (2 шт.)
«Каганович»	281, SG	285 (2 шт.)	282 (2 шт.)

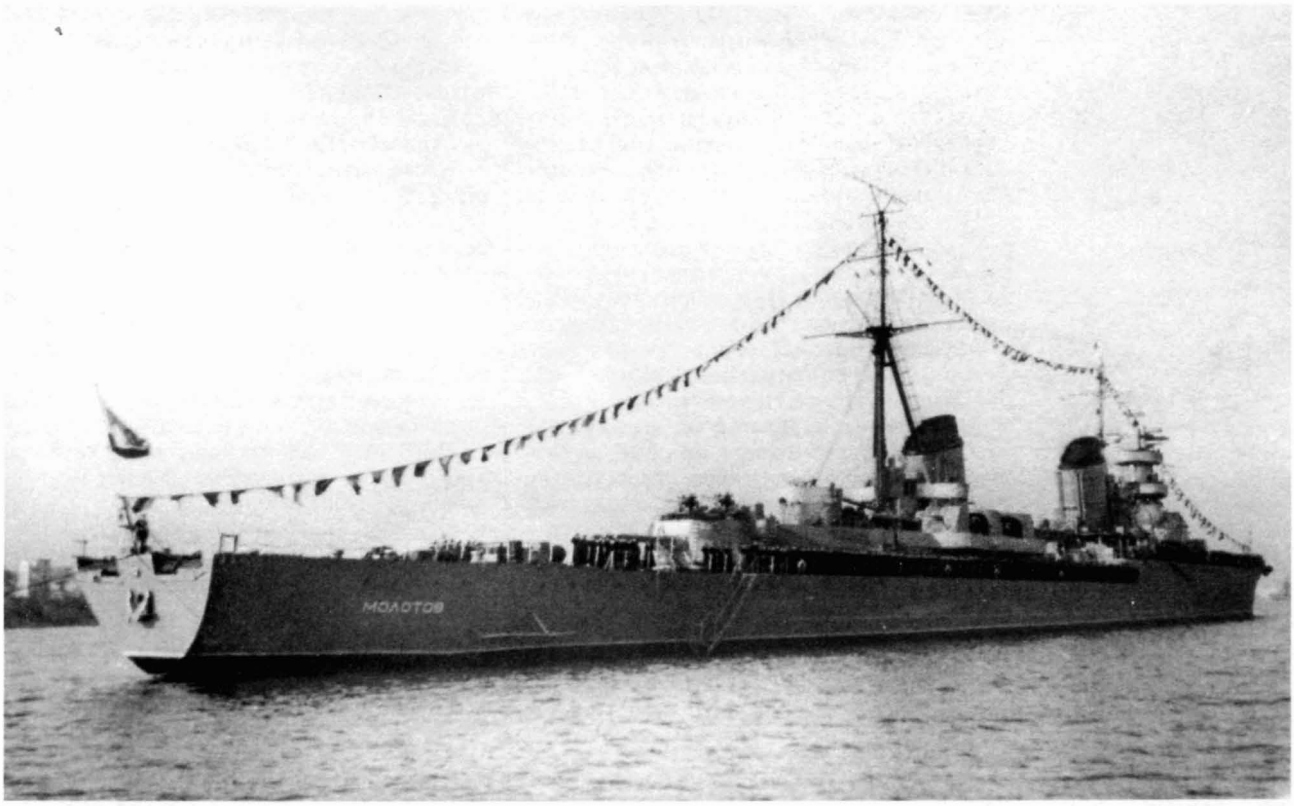
В годы войны были созданы отечественные корабельные станции управления артиллерийским огнем (орудийной наводки) «Марс» и «Юпитер», предназначавшиеся для легких крейсеров. В 1944 г. на крейсере «Молотов» прошла опытные испытания РЛС управления артиллерийским огнем «Марс-1». Государственная комиссия рекомендовала принять ее на вооружение (принята под названием «Редан-1»). На тихоокеанском крейсере «Калинин» была установлена РЛС «Юпитер».

Работы по использованию для обнаружения кораблей в темное время суток излучаемой ими тепловой радиации (теплопеленгации) в ВМФ начались в 1927 г. В 1936 г. были испытаны и приняты на вооружение ВМФ три береговые теплопеленгаторные станции БТП-36, изготовленные Всесоюзным электротехническим институтом (ВЭИ). Корабельный вариант получил название «Уран». Первый действующий прибор установили на крейсере «Ворошилов» (вместо средней 45-мм зенитки на носовом мостике) в 1940 г. В следующем году планировалось проведение экспериментальных ночных стрельб по высокоскоростной маневрирующей цели (торпедный катер волнового управления) с использованием как теплопеленгатора, так и осветительных снарядов. Новый экземпляр теплопеленгатора должен был появиться и на крейсере «Киров».

Средства наблюдения и связи. Для крейсеров типа «Киров» Научно-исследо-вательским морским институтом связи (НИМИС) в 1937 г. была разработана система радиовооружения «Блокада-2». Она состояла из передатчиков, приемников и радиостанций. Крейсера имели длинноволновые радиопередатчики «Ураган», «Шквал», длинноволновый радиофонный передатчик «Бриз», коротковолновый радиопередатчик «Бухта», радиоприемники «Дозор», «Пурга», «Вихрь», «Метель». Для оперативной связи служила УКВ приемопередающая радиостанция «Рейд», для берегового корректировочного поста или десанта предназначалась переносная радиостанция РБ-38. Основной радиопередатчик обеспечивал дальность связи на длинных волнах до 1200 миль, а на коротких — до 7000 миль.

Аппаратура системы была смонтирована в приемном и передающем радиоцентрах, расположенных на 1-й платформе между 87-м и 91-м шп. под ГКП и по левому борту между 162-м и 169-м шп. В первом ярусе носовой надстройки находился боевой радиопост (радиорубка дальней связи). Под боевой рубкой располагались командный пост связи и шифрпост, а над ней, рядом с оперативной рубкой — пост УКВ связи, на 5-м ярусе надстройки.

Уже в ходе первых боевых операций как недостаток средств связи было отмечено на-



Крейсер «Молотов» вскоре после окончания войны. На грот-мачте видна антенна РЛС «Редут-К».

личие всего одной УКВ радиостанции, при плавании в составе соединения приходилось использовать передатчики дальней связи. Поэтому на крейсера установили второй комплект «Рейд». Со временем устаревшая аппаратура заменялась более современной, сокращался ее типоразмер. На вступившем в строй в декабре 1942 г. крейсере «Калинин» стояли передатчики: «Ураган», «Шквал-М», «Скат», «Бриз-М» — по одному комплекту; приемники «Вихрь» — 5 компл., «Дозор» — 2 компл., «Пурга» — 1 компл., 45-ПК-1 — 3 компл., УКВ «Рейд» — 1 компл.

Крейсер «Ворошилов» в 1943 г. имел передатчики «Ураган», «Шквал-М», «Скат», «Окунь» (по одному комплекту); приемники «Дозор» (6 комплектов), «Метель» (6), 45-ПК-1 (1), УКВ «Рейд» (2). «Молотов» в 1943 г. имел передатчики: «Ураган», «Шквал-М», «Скат», «Окунь» — по 1 комплекту; приемники: «Дозор» — 6 компл., «Метель» — 6 компл., 45-ПК-1 — 1 компл., УКВ «Рейд» — 2 компл.

Для светосигнальной и визуальной связи служили пять 45-см прожекторов, фонари системы Семенова, фонари типа «Ратьер», стереотрубы, бинокли, сигнальные флаги, сигнальные ракеты.

Для связи со своими подводными лодками имелась станция звукоподводной связи «Арктур». Дальность ее действия на ходу до 18 узлов в телеграфном режиме составляла от 20 кбт (летом) до 70 кбт (зимой); в телефонном режиме — до 10 кбт. Выдвижная антенна (мечевое устройство) станции располагалась в выгородке между 57-м и 61-м шп. На крейсерах проекта 26-бис устанавливались модернизированные станции звукоподводной связи «Арктур-МУ-П».

Химическое вооружение. Противохимическая защита состояла из восьми фильтровентиляционных установок (производительностью по 300 м^3 очищенного воздуха в час). Они обслуживали боевую рубку, ПЭЖ, ЦАП, гиропост, штурманский пост, посты радиосвязи, КДП, медицинский блок. Личный состав имел индивидуальные противогазы.

Маскировку обеспечивали комплекты аппаратуры ДА-1, ДА-2 и запас дымовых шашек МДШ. Дымаппаратура ДА-1 — паронефтяная с выхлопом через дымовые трубы. Она служила для постановки дымзавес как белой (паронефтяной), так и черной (нефтяной). Аппаратура ДА-2 — химическая (кислотная), род дымвещества — смесь С-4, которая с помощью сжатого воздуха подавалась к форсункам и распылялась в атмосферу. Аппаратура ДА-2 устанавливалась в кормовом (химическом) отсеке.

Штурманское вооружение состояло из двух комплектов гирокомпасов; на «Кирове»— оба системы «Аншютц», на «Ворошилове — один «Аншютц» и один «Курс-2». «Ворошилов» в начале 1941 г. в дополнение к двум штатным получил опытный образец апериодического гирокомпаса «Полюс».

Крейсера имели по два комплекта одографа «Сперри-Вилье» и курсографа «Курс»; кроме того, до 20 комплектов репитеров, четыре — пять 127-мм (5-дюймовых) магнитных компасов (2 главных и 2—3 путевых), два комплекта вертушечного (гидродинамического) лага «ГО марка III» 1-й модели, один комплект магнитострикционного эхолота типа ЗМИ с одной парой вибраторов. На кораблях устанавливался радиопеленгатор «Градус-К», его антенна размещалась на фок-мачте. Центральный штурманский пост находился в трюме между 88-м и 93-м шп. Рядом располагался носовой гиропост с агрегатами. В корме на 2-й платформе между 201-м и 204-м шп. — второй гиропост.

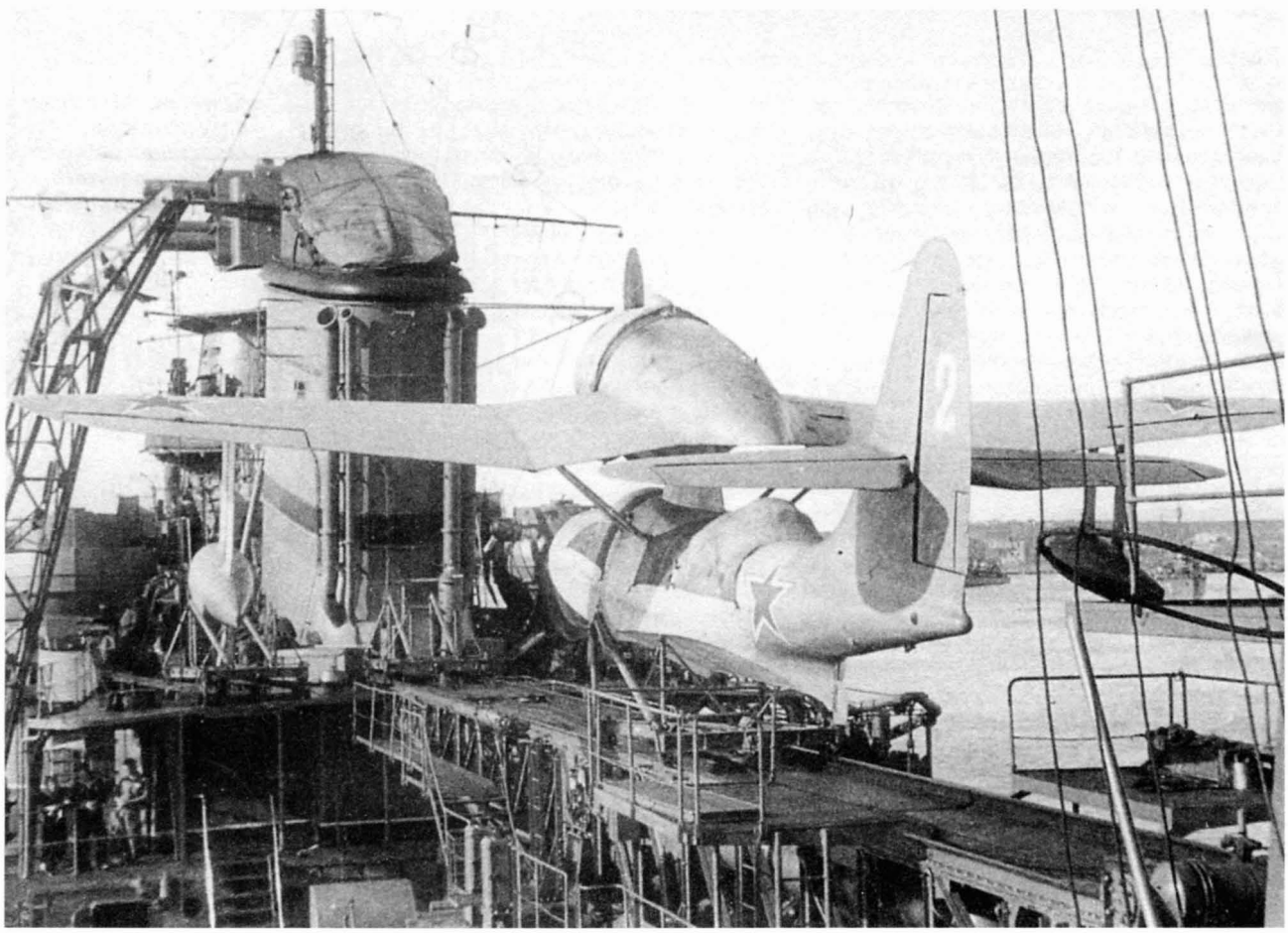
Авиационное вооружение состояло из катапульты и двух самолетов, которые предназначались для разведки и корректировки огня артиллерии главного калибра. Катапульта размещалась в средней части корабля между трубами. Взлет осуществлялся при развороте катапульты на угол в пределах 60—120°. Самолеты стояли на специальных площадках у первой трубы.

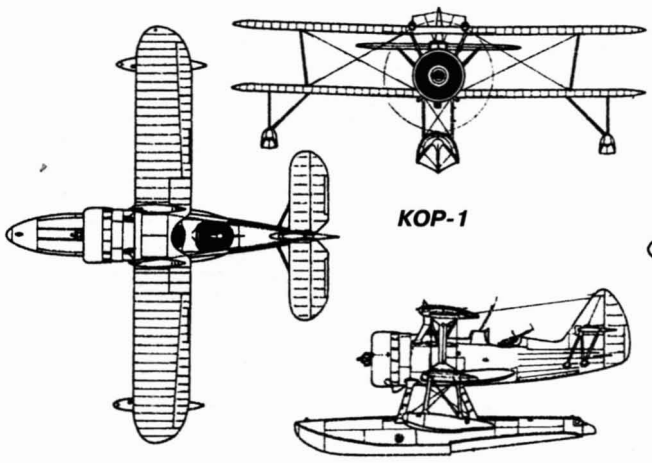
Однопоплавковый корабельный разведчик-корректировщик КОР-1 (Бе-2) на летных испытаниях в 1937 г. показал неплохие летные характеристики, но низкие мореходные качества и фактически не выдержал комплексных испытаний. Однако из-за отсутствия альтернативы был принят на вооружение. Крейсера пр. 26-бис в ходе войны получили более удачные самолеты КОР-2 (Бе-4).

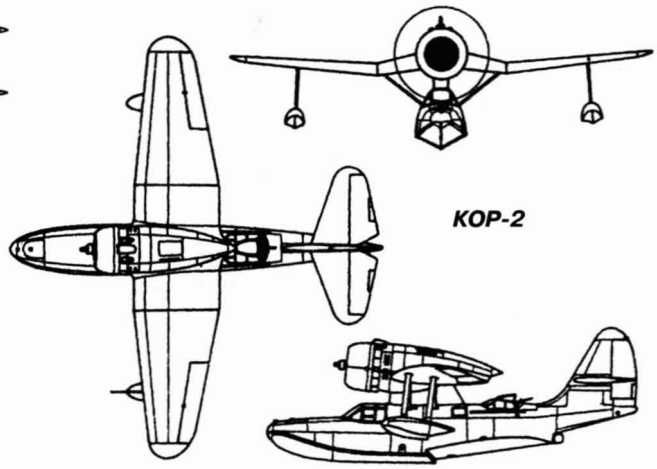
Катапульты для первых двух крейсеров («Кирова» и «Ворошилова») пришлось заказать в Германии — разработка отечественных затянулась. Пневматические катапульты К-12 фирмы «Хейнкель» имели длину 24 м, массу 21 т и обеспечивали взлетную скорость самолетов 125 км/ч. Авиационное топливо на кораблях хранилось в цистерне, расположенной на 2-й платформе между 24-м и 37-м шп., на удалении от жизненно важных центров корабля. Запас авиационного бензина составлял 7900 кг.

На государственных испытаниях крейсера «Ворошилов», закончившихся в мае 1940-го, выявились существенные недостатки по авиавооружению. Отсутствовали передвижные площадки, трапы, другие приспособления для стыковки и расстыковки крыльев, осмотра и производства регламентных работ; кроме того, не предусматривались подвески для бомб, трап для посадки экипажа, погреба хранения авиабомб; вылет стрелы самолетно-барказного крана оказался недостаточным. Комиссия рекомендова-

Гидросамолет КОР-2 на катапульте крейсера «Молотов», 1941 г.







ла ограничить возможность старта самолета скоростью корабля до 24 узлов при встречной скорости ветра не более 15 м/с и давлении в пусковом баллоне не менее 30 атм. На крейсере «Киров» потребовалось дополнительное утепление катапульты в зимнее время.

На крейсерах «Максим Горький» и «Молотов» установили отечественные ЗК-1 производства Ленинградского завода подъемно-транспортного оборудования имени Кирова (главный конструктор Бухвостов). По своим характеристикам они были близки к немецким К-12: разгонная скорость 125 км/ч, длина 24 м, масса 27 т. Авиационное вооружение на тихоокеанских крейсерах при их сдаче отсутствовало, а катапульты ЗК-2б установили уже после войны. Запас авиационного бензина составлял 4800 кг, меньше, чем у крейсеров проекта 26, из-за увеличения емкости топливных цистерн.

При сдаче флоту «Максима Горького» замечания, касавшиеся авиавооружения, во многом были схожи с ранее высказанными в адрес крейсеров проекта 26: отсутствие передвижных площадок, трапов, других приспособлений для стыковки и расстыковки крыльев, осмотра и производства регламентных работ, а также погреба для хранения авиабомб; недостаточный вылет стрелы самолетно-барказного крана.

Авиация крейсеров в ходе войны применения не нашла. Самолеты на корабли не подавались. Во время восстановительного ремонта «Максима Горького» в 1941-м и «Кирова» в 1942 году катапульты демонтировали, чтобы установить дополнительные зенитные орудия. На крейсере «Молотов» по решению ГКО от 12 сентября 1943 г. взамен старой установили модернизированную катапульту ЗК-1а. В Батуми в августе 1944-го с нее запускали грузовые макеты — «болванки», а в следующем месяце в Новороссийске начались сдаточные испытания. В акте от 24 октября того же года записано: «Катапульта, проверенная многократными пусками самолетов Бе-4 и «Спитфайр», работает отлично и может быть допущена к эксплуатации». В 1945 г. на крейсере «Лазарь Каганович» опробовали усовершенствованную катапульту ЗК-2б — в районе Владивостока было выполнено 12 пусков самолета Бе-4.

В октябре 1947 г. на всех крейсерах катапульты демонтировали. С появлением радиолокационных станций, и вертолетов, корабельные самолеты-разведчики утратили свое значение. В декабре 1950-го на крейсере «Мак-

Летно-технические характеристики корабельных гидросамолетов

	КОР-1 (Бе-2)	КОР-2 (Бе-4)
Длина, м	8,67	10,5
Размах крыла (развернутого/сложенного), м	11,0/5,8	12,0/3,4
Высота, м	4,4	4,0
Масса взлетная, максимальная, кг	2690	2760
Мощность двигателя, л.с.	700	1000
Скорость, км/ч:		
у поверхности воды (земли)	245	310
максимальная (на высоте, м)	277 (2000)	356 (4700)
посадочная	100	130
Практический потолок, м	6600	8100
Продолжительность полета, ч	3,0	2,0
Экипаж, чел.	2	2
Год принятия на вооружение	1936	1941

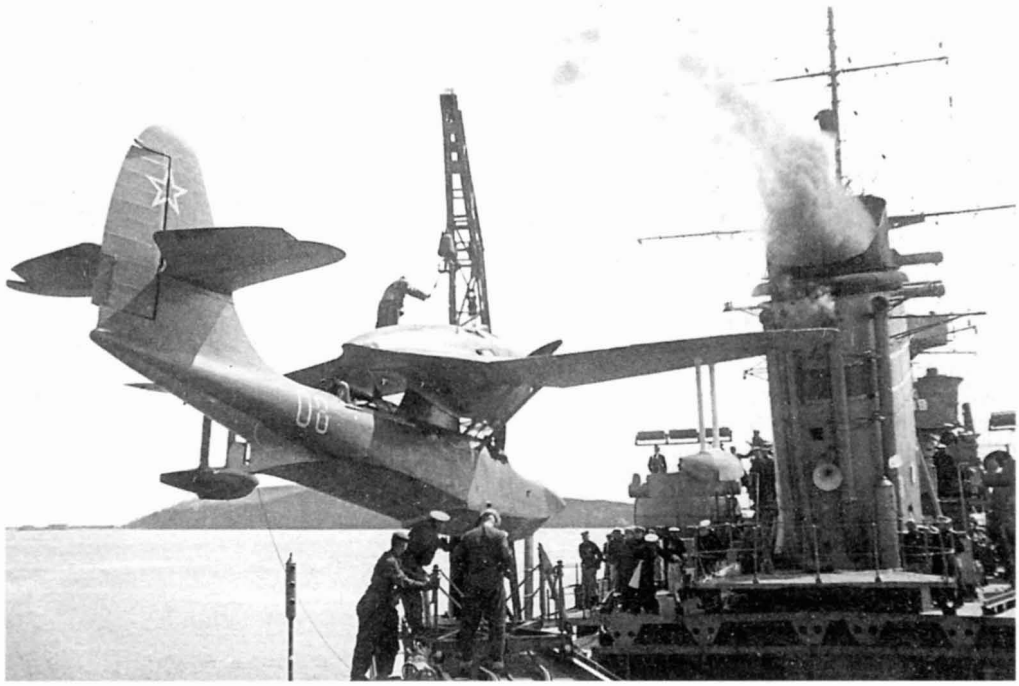
Тактические характеристики корабельных катапульт

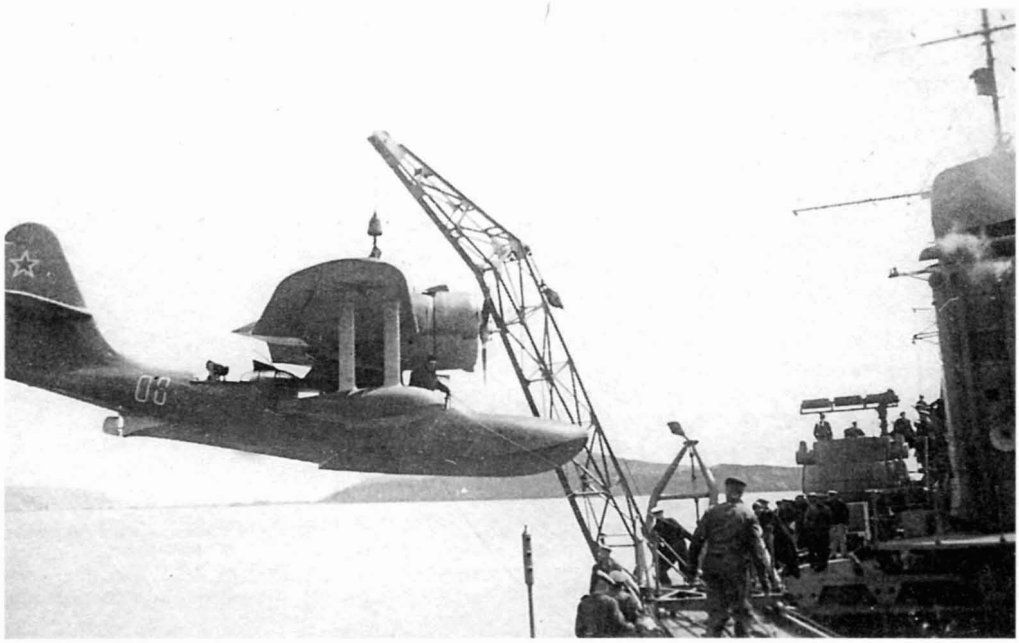
	ЗК-1, ЗК-2	К-12
Страна, разработчик и изготовитель	СССР ЦКБ-19, Ленинградский завод ПТО им. С.М.Кирова	Германия, фирма «Хейнкель»
Максимальная взлетная масса самолета, кг	2750	2750
Взлетная скорость самолета, км/ч	125	125
Максимальное ускорение при взлете, g	4	4
Длина, м	24,0	24,0
Масса, т	27,0	21,0

сим Горький» были проведены морские испытания созданного в 1949 г. в ОКБ-2 Минавиапрома под руководством главного конструктора Н.И.Камова первого корабельного одноместного вертолета Ка-10.

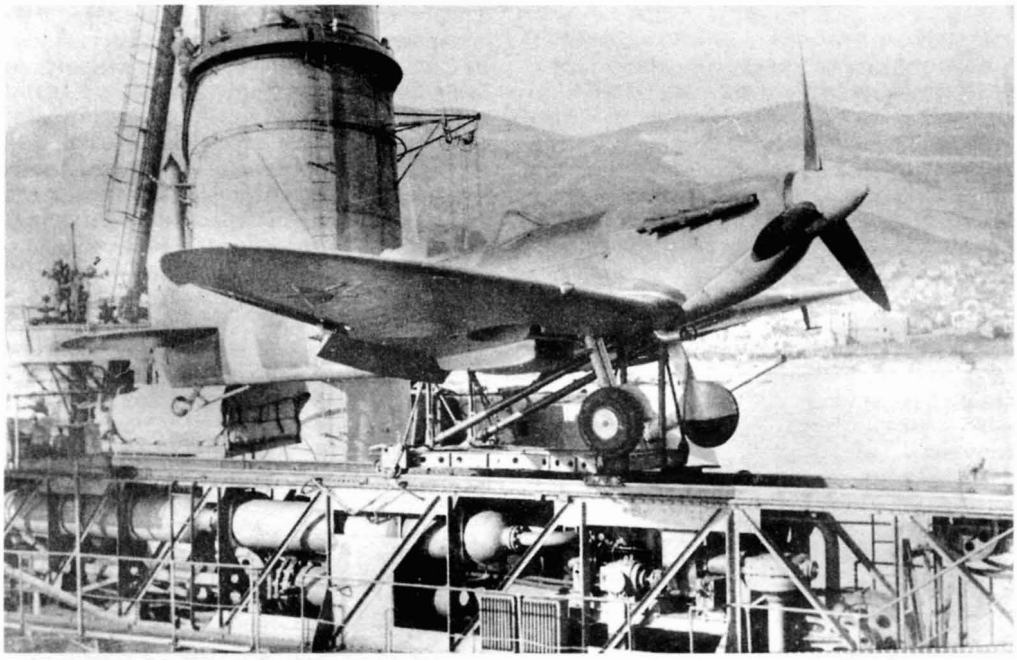
Энергоустановка. Крейсера типа «Киров» имели котлотурбинную двухвальную главную энергетическую установку эшелонного размещения. Вся энергетическая установка располагалась в восьми смежных отсеках в средней части корпуса корабля и компоновалась в два автономных эшелона по следующей схеме: котельные отделения №1, 2, 3, носовое машинное отделение, затем котельные отделения № 4, 5, 6 и кормовое машинное отделение.

Два главных турбозубчатых агрегата (ГТЗА) номинальной проектной мощностью 55 000 л.с. каждый размещались автономно в носовом (126—147 шп.) и кормовом (180—201 шп.) машинных отделениях. Каждый ГТЗА с тремя турбинами переднего и двумя турбинами заднего хода состоял из трех корпусов турбин высокого, среднего и низкого





Подъем гидросамолета КОР-2 на катапульту крейсера «Каганович», 1945 г.



Истребитель «Спитфайр» на катапульте крейсера «Молотов», 1944 г.

давления со ступенями крейсерского и экономического ходов. Турбины имели лопатки только активного типа, что обеспечивало высокую надежность работы при некотором проигрыше в экономичности. Частота вращения турбин была сравнительно невысокой — ТВД и ТСД 2290 об/мин, ТНД — 1760 об/мин. В результате габариты агрегата оказались достаточно большими — так, например, длина его составила 4,83 м.

Главная зубчатая одноступенчатая передача суммировала и передавала крутящий момент от трех турбин на валопровод. Дублированные вспомогательные механизмы ГТЗА (циркуляционные, конденсатные и масляные насосы) приводились в движение от турбинных приводов. Основные трубопроводы также дублировались, что обеспечивало гибкость эксплуатации и высокую живучесть машинно-котельной установки.

Носовой ГТЗА работал на гребной вал правого борта, а кормовой — на вал левого. Бронзовые трехлопастные винты имели диаметр 4,7 м.

Котлы находились в автономных водонепроницаемых отделениях и обеспечивались двойным комплектом вспомогательных турбо-механизмов (питательных и нефтяных насосов, котельных вентиляторов) и теплообменных аппаратов. Запас питательной воды (около 220 т) пополнялся из испарителей, установленных в котельных отделениях № 3 и №6.

Котел — водотрубный, шатрового типа имел габариты: длина 6 м, ширина 8,2 м и высота 5,7 м. Поверхность нагрева общей площадью 1250 м^2 образовывали 4005 водогрейных трубок длиной 3,5 м каждая, соединявших паровой коллектор диаметром 1,5 м с тремя водяными. Петлевой вертикальный пароперегреватель с поверхностью нагрева 250 м^2 располагался с одной стороны котла внутри водогрейного пучка. При таком расположении пароперегревателя температура пара на экономическом ходу падала только на 25—30 °С. Паропроизводительность котла — 106 т/ч перегретого пара с давлением — 25 кг/см^2 и температурой — 325 °С; КПД котла — 72%; удельный расход топлива на полном ходу — 0,455 кг/л.с. в час, на экономическом — 0,722. Фактически при испытаниях крейсеров были получены расходы топлива на экономическом ходу: у «Кирова» — 0,800 кг/л.с в час. У «Калинина» в 1942 году — 0,623 кг/л.с. в час. Из этого следует, что отечественные ГТЗА были более экономичными, чем итальянские. Двенадцать форсунок подавали в топку котла до 9 т подогретого до 85°—90 °С, тщательно профильтрованного и тонко распыленного мазута. Турбовентиляторы нагнетали в герметически закрытое котельное отделение более 200 000 м^3 воздуха в час, создавая напор до 260 мм водяного столба. Поэтому вход в котельное отделение был возможен только через своего рода шлюзовую камеру (двойные двери со специальной сигнализацией). Кроме топлива и воздуха, в котел подавалась питательная вода, предварительно подогретая до температуры свыше 100 °С. Для этого использовали отработавший пар от вспомогательных механизмов — нефтяных и питательных насосов, турбовентиляторов, имевшихся в двойном комплекте (резерв требовался для повышения живучести установки).

Отработавший пар направлялся в охлаждаемый забортной водой главный конденсатор. Там он превращался в воду (конденсат), которая по трубопроводам шла вновь в котлы — так осуществлялся цикл «пар — конденсат» котлотурбинной установки. На экономическом и крейсерском режимах действовало по одному котлу в каждом эшелоне, на остальных — все шесть.

Для обеспечения паром системы отопления, бытовых нужд и работы механизмов на стоянке (при выведенных главных котлах) имелись два вспомогательных котла, вырабатывавших по 6,5 т/ч насыщенного пара давлением 25 кг/см². Они располагались в кормовой надстройке, дымоходы от них выводились во вторую трубу вместе с дымоходами главных котлов кормового эшелона.

Управление энергоустановкой и судовыми системами корабля осуществлялось из поста энергетики и живучести (ПЭЖ), находящегося на 2-й платформе между 88,5-м и 93-м шп.

На крейсере «Киров» была смонтирована энергоустановка (ГТЗА и вспомогательные механизмы) фирмы «Ансальдо», доставленная из Италии и первоначально предназначавшаяся для крейсера «Эудженио ди Савойя». Котлы по итальянским чертежам изготовил заводстроитель. Для остальных кораблей все элементы котлотурбинной установки изготавливались на советских заводах по лицензии фирмы «Ансальдо». Исключение составляли лишь клапаны большого проходного сечения на главном паропроводе.

ГТЗА под индексом ТВ-7 для серийных кораблей поставлял Харьковский электромеханический и турбогенераторный завод. По сравнению с итальянскими, в их конструкцию внесли ряд усовершенствований — так, при изготовлении лопаток вместо латуни использовалась хромистая сталь.

Когда после ходовых испытаний «Кирова» осенью 1937 года вскрыли главные турбины, то при осмотре зубчатой передачи обнаружился сильный питтинг (выкрашивание металла зубьев шестерен). Выяснилось, что фирма «Ансальдо» без видимой необходимости приняла завышенную высоту зубьев; это затрудняло равномерную смазку, в результате чего на них появилась «бахрома» из мелких частиц металла. Специалисты Балтийского завода (№ 189) устранили дефект, выполнив фланкировку шестерен, причем зубчатые колеса с корабля даже не снимались— вся операция проводилась на месте — в машинном отделении и завершилась всего за три недели. На остальных кораблях, с отечественными ГТЗА подобного явления не наблюдалось.

Главные и вспомогательные котлы изготавливали заводы — строители кораблей (Балтийский и Николаевский имени А.Марти).

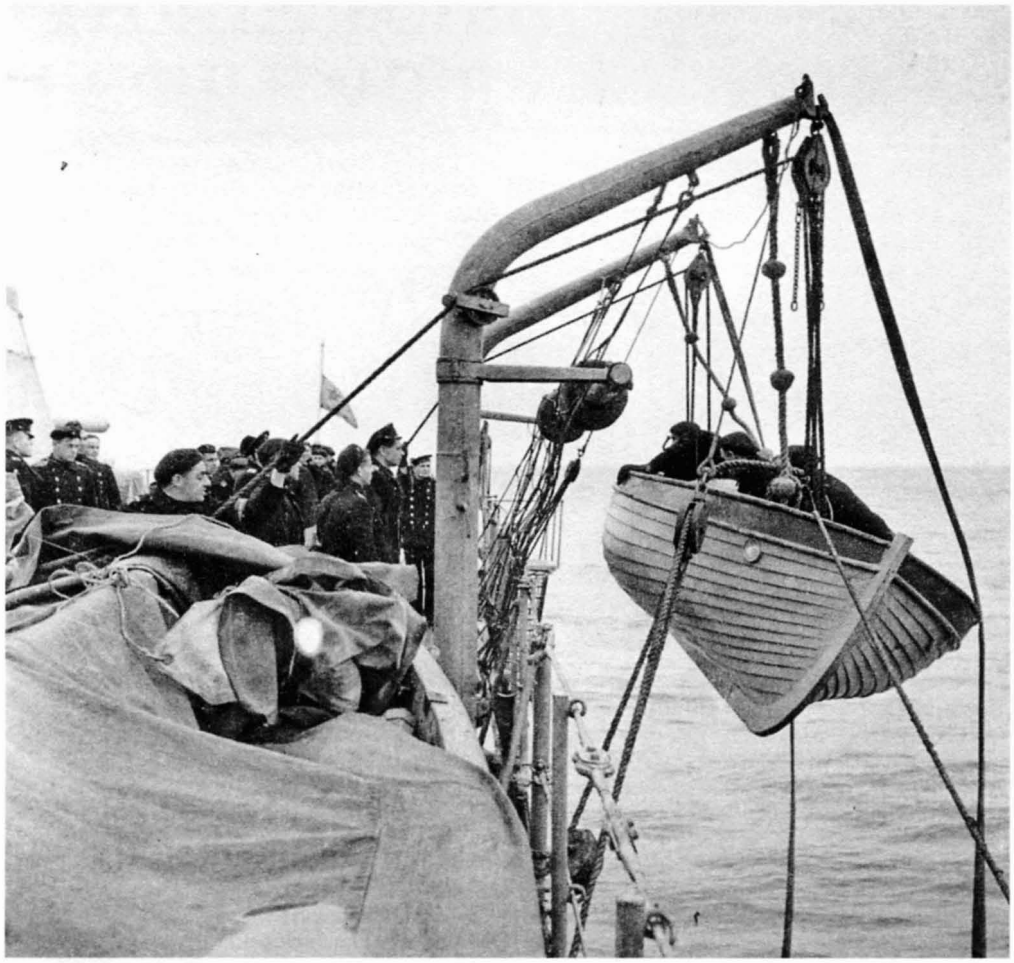
Основной запас топлива (флотский мазут марки «Ф») размещался в междудонном пространстве, расходные цистерны находились в бортовых отсеках. Нормальный запас топлива составлял 610 т, полный — 1290 т; дополнительный принимался в креновые отсеки № 3—6 и запасную цистерну в 1-м котельном отделении.

Фактический расход топлива предопределил некоторое сокращение дальности плавания максимальным ходом, но показатели для экономической скорости оказались даже несколько выше расчетных (3750 миль вместо 2680). На официальных ходовых испытаниях перегруженный «Киров» (при водоизмещении около 8900 т) при максимальной мощности турбин на валах 113,5 тыс.л.с. не развил заданной в проекте скорости, показав лишь 35,94 узла. Проба крейсера «Ворошилов» была более удачной и в целом подтвердила расчеты 36,72 узла при 122,5 тыс.л.с.

Главные турбозубчатые агрегаты крейсеров показали себя надежными в работе. Даже при взрывах мин и серьезных повреждениях крейсеров ГТЗА сохраняли работоспособность. ГТЗА ТВ-7 с небольшими доработками устанавливались на последующих артиллерийских крейсерах проектов 68К и 68-бис. Однако применение перегретого пара давлением 21—27 кгс/см² на крейсерах привело к резкому усилению кислородной коррозии котлов и лопаток турбин, обострило проблему эксплуатации котлов (особенно пароперегревателей) при длительном бездействии. Так, на крейсере «Киров», сравнительно мало плававшем в годы войны, водогрейные трубки пришлось менять. Слабым местом была кирпичная кладка.

Электрооборудование корабля, работавшее на постоянном токе (230 В), обеспечивалось электроэнергией от четырех турбогенераторов мощностью по 165 кВт каждый (по два в машинном отделении) и двух дизель-генераторов ПГ-2 (дизели 8Л-Ч) той же мощности (в специальных выгородках на 1-й платформе по бортам в районе 212—219 шп). На «Кирове» стояли турбогенераторы фирмы «Франко-Този», на остальных – отечественные типа ПСТ- 44/23. На стоянке (при выведенных главных котлах) турбогенераторы могли работать на насыщенном паре от вспомогательных котлов. Отработавший пар при этом принимали вспомогательные конденсаторы (по одному в машинном отделении). Магистральный принцип распределения электроэнергии сохранялся только для сети освещения (127 В). Питание же силовых потребителей осуществлялось по фидерно-групповой системе, в связи с чем габариты ГРЩ оказались достаточно большими. Кроме него, имелись еще генераторные щиты, расположенные в одних помещениях с генераторами.

Судовые системы и вспомогательное оборудование. Пожарная система обеспечивала подачу забортной воды под давлением 17 кг/см² четырьмя пожарными турбонасосами



Спуск на воду шестивесельного яла с левого борта крейсера «Киров».

производительностью по 100 м³/ч и тремя пожарными электронасосами (по 100 м³/ч) к 74 пожарным рожкам, водоотливным и осушительным эжекторам и гидротурбинам, к системам орошения, затопления погребов боезапаса и другим потребителям. Для тушения пожаров в МКО предусматривались системы пено- и углекислотного тушения, а также паротушение. Имелись 15 пеногенераторов и огнетушители. Водоотливная система состояла из девяти гидротурбин производительностью по 300 т/ч, двух эжекторов по 300 т/ч, стационарных и переносных эжекторов по 50 и 30 т/ч, трех переносных мотопомп.

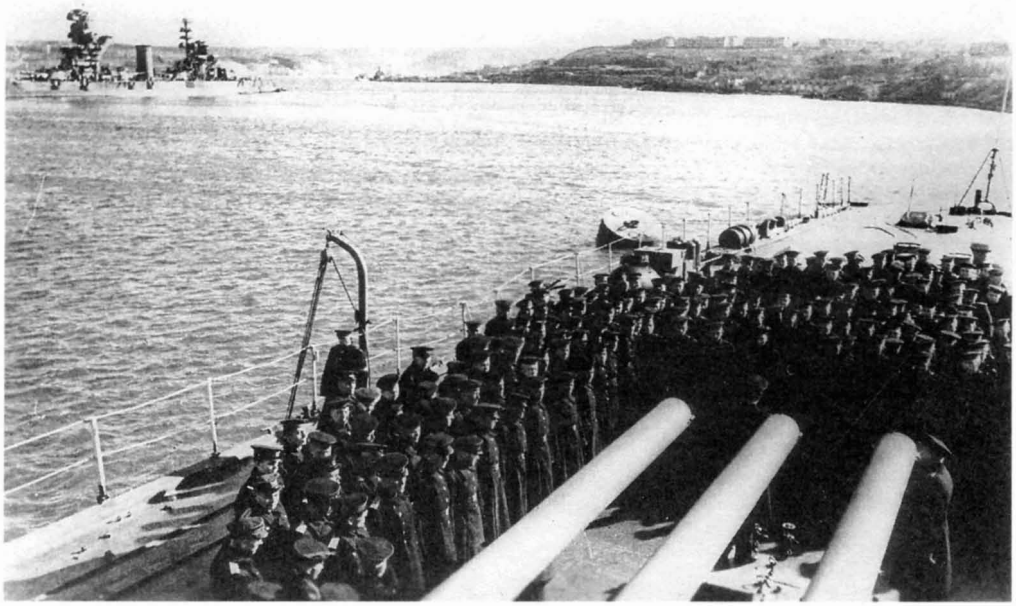
Креновая система состояла из десяти основных креновых отсеков (по 5 с борта) и шести дополнительных (служебные помещения). Дифферентная система имела два отсека в носу (на 70 т) и два в корме (на 125 т).

На крейсере «Лазарь Каганович» впервые в нашем флоте установили систему электрической трюмной сигнализации, сообщавшую в ПЭЖ о появлении воды в трюмах.

Корабли были оснащены тремя рефрижераторными машинами. Якорное устройство включало два становых якоря Холла массой по 3500 кг и один запасной (2500 кг), носовые и кормовой шпили с электроприводом. Эксплуатация крейсеров в боевых условиях показала недостаточную мощность последних, что сказывалось на времени съемки с якоря. Рулевое устройство состояло из электрогидравлической рулевой машины (изготовитель — зеленодольский завод № 340 имени А.М.Горького), полубалансирного руля и пяти постов управления. Рулевая машина размещалась в румпельном отделении и работала от двух электрогидравлических насосов, установленных в румпельном и рулевом отделениях.

В рулевом отделении находился штурвал ручной перекладки руля, при отключенной рулевой машине.

Крейсера проекта 26 имели два моторных катера КС-26 (водоизмещение 8 т, скорость 9 узлов), два 16-весельных моторных барказа (водоизмещение 3 т, скорость 8 узлов), три шестивесельных яла и один четырехвесельный. Катера размещались на кильблоках на площадке кормовой надстройки, а барказы, «шестерка» и «четверка» — на верхней палубе и полубаке. Две «шестерки» располагались побортно на поворотных шлюпбалках в кормовой части верхней палубы. Состав плавсредств мог из-



Построение личного состава на палубе крейсера «Ворошилов», 1946 г. На заднем плане виден линкор «Севастополь».

меняться. Например, «Киров» в 1941 г. имел два катера КС-26, один катер-лимузин, один барказ, 10-весельный катер, две «шестерки» и «четверку». Для спуска и подъема барказов и шлюпок использовались два самолетно-барказных крана, а для моторных катеров — грузовая стрела.

Внутренние помещения. В носовой надстройке крейсера находились жилые помещения высшего и старшего начсостава: флагмана, начальников штаба и политотдела соединения, командира корабля и военкома. Каюты среднего начсостава располагались на верхней (под полубаком) и нижней палубах в носовой части корабля. Каюты младших командиров находились в кормовой надстройке и на нижней палубе в кормовой части корабля. Старшины и матросы размещались в 14 кубриках на верхней, нижней палубах и 1-й платформе, в которых имелись 506 стационарных двухъярусных коек и предусматривались места для 67 запасных подвесных коек.

Для приготовления пищи имелись три камбуза: старшего и среднего командного состава, младшего начсостава и команды, а также хлебопекарня. Командиры (офицеры) питались в столовых, а старшины и рядовые — в кубриках по бачковой системе. Запас пресной воды для бытовых нужд составлял около 200 т.

На крейсере были оборудованы салоны среднего и младшего начсостава, клуб с киноустановкой, библиотека-читальня, типография и каюта-фотолаборатория. Имелись также бани, душевые, механическая прачечная, гладильная, парикмахерские, умывальные и гальюны. Медицинский блок состоял из лазарета на 12 коек и изолятора на 4 койки, амбулатории с рентгеновским и зубоврачебным кабинетами, операционной каюты и аптеки. О таких условиях на других кораблях нашего флота 1930-х годах можно было только мечтать.

Экипаж по штату мирного времени, согласно техническому проекту, состоял из 44 человек старших и средних командиров (офицеров), 124 (старшин) и 566 краснофлотцев — всего 734 человека. При вступлении в строй экипаж «Кирова» был недоукомплектован и насчитывал 692 человека. На «Максиме Горьком» насчитывалось 56 человек начсостава, 159 младших командиров, 682 краснофлотца — всего 897 чел.

В военное время, особенно при наличии на борту штаба соединения, всем категориям личного состава, кроме командира корабля, приходилось уплотняться, что вызывало определенные неудобства. По мере установки на крейсерах дополнительного вооружения, особенно в годы войны (зенитная артиллерия, радиолокационные станции и т.д.), численность их экипажей значительно возрастала. К 1944 году экипаж «Кирова» составлял 872 человека, «Ворошилова» — 881, на «Максиме Горьком» находилось 963 человека, на «Молотове» — 863. Двухъярусные койки в кубриках пришлось заменять на трехъярусные.

СТРОИТЕЛЬСТВО И ИСПЫТАНИЯ

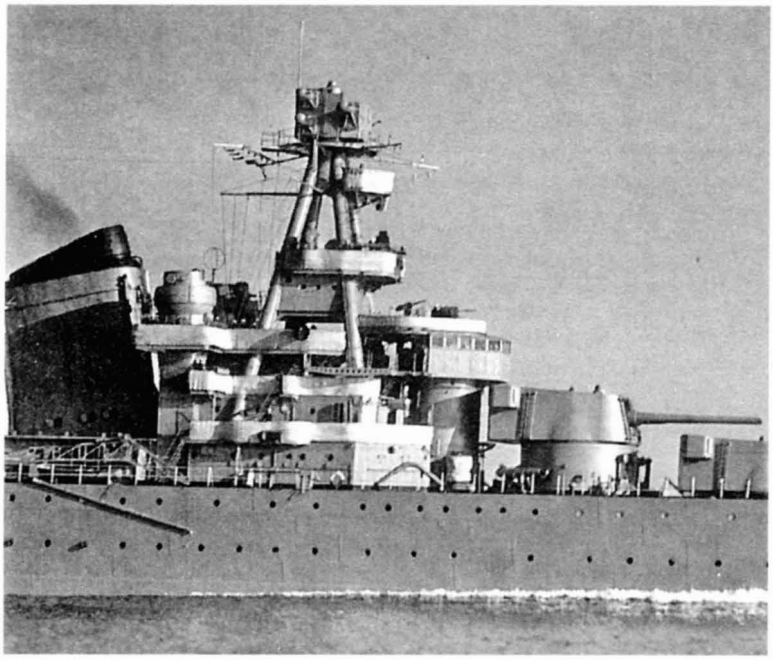
Планами развития Морских Сил РККА на 2-ю пятилетку предусматривалось строительство легких крейсеров пр.26 в количестве восьми единиц. Предполагалось заложить первые три единицы в 1935 г., а остальные — в следующем году со вступлением в строй через два года. Эти положения конкретизировались постановлением Совета Труда и Обороны от 11 июля 1934 г. №58сс и приказом по Главному управлению морской судостроительной промышленности № 52сс от 19 июня 1934 г. Согласно этим документам, Балтийский завод должен был построить два корабля; закладка первого планировалась на 1 июля 1935 г., второго — в 1936 г., сдача — соответственно в 1937 и 1938 гг. Николаевскому государственному заводу имени 61 коммунара поручалось построить четыре крейсера, заложив первый 1 июля 1935 г., второй — в конце 1935 г., оставшиеся два — в 1936 г. Сдача николаевских крейсеров также намечалась на 1937—1938 гг. Еще два корабля должна была построить Амурская верфь — из материалов, обработанных Балтийским заводом. Их закладка намечалась на 1936 г. и сдача — на 1938-й. Таким образом, задавался предельно жесткий график строительства. Выдержать такой темп, на фоне еще незаконченного проекта крейсера и массы производственных проблем, оказалось нереально.

Тем не менее, постройка первых двух кораблей началась в 1935 г. почти в соответствии с первоначальными планами. Закладка «заказа № 269» — головного крейсера проекта 26 — состоялась в Ленинграде 22 октября 1935 г. На торжественном мероприятии присутствовали Председатель ЦИК СССР М.И.Калинин и Начальник морских сил РККА флагман флота 1 ранга В.М.Орлов. Приказом наркома обороны кораблю присвоили имя С.М.Кирова. Главным строителем назначили военинженера 2 ранга Н.В.Григорьева; корабль был объявлен стахановским объектом. Стапельные работы завершились в рекордный срок — за один год и 38 дней. При строительстве головного крейсера «Киров» с помощью итальянских специалистов были освоены новейшие технологии. Корпусные конструкции предварительно соединялись на сборочных болтах с последующей клепкой. Применялась, хотя и в ограниченном объеме, электросварка, которую только начали внедрять в судостроении. Котлы изготавливал завод № 189 по итальянским чертежам. Впервые в отечественном кораблестроении все главные и часть вспомогательных механизмов столь крупного корабля, доставленные из Италии, были смонтированы еще на стапеле. 30 ноября 1936 г. крейсер был спущен на воду. По сравнению с итальянским прототипом стапельный период занял 13 месяцев против 18 – 21.

Главной проблемой строительства стала координация контрагентских поставок. В создании крейсеров, кроме судостроительных заводов, участвовало множество предприятий-смежников: Харьковский электромеханический и турбогенераторный завод поставлял главные турбозубчатые агрегаты; Новокраматорский — корпуса турбин; Ижорский — основную часть брони; «Большевик» — орудия главного и универсального калибров; завод № 198 имени А.Марти — башенные установки; завод имени М.И.Калинина — 45-мм установки 21-К и 37-мм автоматы 70-К; Ковровский — пулеметы ДШК; сталинградский «Баррикады» — гребные валы; Ленинградский завод подъемно-транспортного оборудования имени С.М.Кирова — катапульты; №212 «Электроприбор» — приборы управления стрельбой; Зеленодольский № 340 — рулевые машины. Если с корпусом и механизмами все удавалось выполнять в срок, то с артиллерией, приборами управления стрельбой и радиооборудованием все обстояло не столь благополучно. Их состав, конструкция и массо-габаритные характеристики постоянно менялись, и соблюдать жесткую весовую дисциплину проекта становилось очень трудно. Так, на 1 февраля 1937 г. (для сдачи крейсера 1 мая) основные задержки были вызваны отсутствием артиллерии, ПУАО ГК, ПУАЗО, КДП ГК, СПН ЗА, части радиооборудования, шумопеленгатора, катапульты, ряда предметов оборудования и снабжения. Предполагалось в крайнем случае использовать для ПУС ГК прибор «Мина» от эсминцев пр. 7, а ПУС ЗК и силовые следящие приводы заказать в Италии.

12 марта 1937 г. на «Кирове» впервые подняли пары и проверили работу ГТЗА. В конце июня буксиры перевели крейсер в Кронштадт. На корабле отсутствовали 100-мм артиллерия, торпедные аппараты, катапульта. 5 августа в доке были установлены гребные винты, и корабль вышел на Большой Кронштадтский рейд. Интересная деталь: винты были заказаны для «Ворошилова» в Англии, но направлены для укомплектования балтийского корабля. 7 августа в 15.40 «Киров» под заводским флагом снялся с якоря и начал свой первый самостоятельный выход в море. На его борту в составе сдаточной команды находились и итальянские специалисты.

Сдача корабля проходила в условиях широко развернувшейся борьбы с «врагами народа». Следствием стало то, что все чрезвычайные происшествия, а их было несколько,



«Киров» во время испытаний, 1938—1939 гг. Обратите внимание на заметный дифферент корабля на нос, свойственный крейсерам проекта 26.

объявлялись проявлением вредительства, с соответствующими выводами в отношении виновных. После прихода крейсера в Кронштадт выяснилось, что пришабровка нижних концов боевых штыров башен ГК произведена неправильно и башни заклинило. 12 августа 1937 г. пробило главный паропровод и обварило 17 человек. Были арестованы ответственный сдатчик В.Л.Бродский и строитель корабля Н.В.Григорьев. Ответственным сдатчиком корабля после ареста В.Л.Бродского стал главный инженер завода В.С. Боженко.

15 сентября был произведен первый холостой залп полузарядами из 2-й башни главного калибра по курсовому углу 0°. Во время стрельб деформировалась палуба полубака, и ее пришлось подкреплять. Кроме того, получили повреждения часть надстроек, люки, паравены, вентиляторы, электрооборудование и арматура, мебель, иллюминаторы, отлетали даже стационарные койки экипажа. Углы обстрела башен ГК пришлось серьезно ограничить. 4 декабря корабль предъявили на госиспытания. Возглавлял государственную комиссию по приемке корабля флагман 1 ранга А.К.Векман. В нее входили также уполномоченный КПА Управления кораблестроения в Ленинграде А.А.Якимов и первый командир крейсера капитан 2 ранга Б.П.Птохов. В декабре 1937 г., когда большинство кораблей КБФ уже встало на зимовку, «Киров» вышел в поход. На полном ходу в 8-балльный шторм окончательно проверялись прочность корпуса, механизмы, оптика. Испытания продолжились весной и закончились лишь осенью следующего года.

В июне 1938 г. при испытании торпедных аппаратов одна из торпед (без боевой части), описав циркуляцию, ударила в борт корабля. После этого случая председателя комиссии А.К.Векмана отстранили от должности, а затем репрессировали (в 1940-м он был освобожден, реабилитирован и восстановлен в кадрах ВМФ). Председателем комиссии вместо него назначили капитана 2 ранга М.М.Долинина.

Во время сдаточных испытаний 9 сентября 1938 г. «Киров» развил максимальную скорость 35,94 узла при максимальной мощности 113 500 л.с. (вместо 126 500 л.с. по спецификации) и водоизмещении 8742 т. Экономической скоростью 18 узлов при мощности 7590 л.с. и полном запасе топлива 1290 т крейсер прошел 3750 миль.

При испытаниях маневренных качеств получены следующие результаты: «Киров» остановился с полного хода через 20 мин после отдачи команды «стоп», пройдя по инерции 16,5 кбт; остановка с полного переднего хода после отдачи команды «полный назад» произошла через 2 мин 42 с, по инерции пройдено 6,2 кбт. Период бортовой качки при волнении 4 балла, лагом к волне, составил 11— 12с.

25 сентября комиссия подписала акт о приемке корабля в состав КБФ. На следующий день на крейсере был поднят Военно-морской флаг. В акте комиссия отметила «большое количество недоделанных работ». В частности, скорострельность орудий главного калибра оказалась низкой, не была установлена броневая защита торпедных аппаратов, не сданы авиавооружение и система МПУАЗО (их только заканчивали монтажом), не заменены и не сданы редукторы главных турбин, арматура главного и вспомогательного паропроводов перегретого и насыщенного пара, параванное устройство. Кроме этого, отмечался недопустимый уровень вибрации носовой надстройки (как и предполагалось из-за ее чрезмерного облегчения), неудачная конструкция носового мостика и рубок (малая площадь и плохой обзор с постов). Большинство дальномеров и прицелов на мостиках, а также КДП, необходимо было устанавливать на антивибрационные основания. На высоких скоростях хода начиналась кавитация, выявить причины которой не удавалось. Гировертикаль «Газон» оказалась полностью бесполезной из-за неудачного расположения, силовая синхронная передача для установок Б-34 до рабочего состояния доведена не была, и орудия стреляли с ручным наведением на цель. Приемный акт был утвержден заместителем Наркома ВМФ флагманом 1 ранга И.С.Исаковым 1 октября 1938 г.

В марте 1939 г. возникла мысль послать «Киров» в качестве экспоната на Нью-Йоркскую промышленную выставку. Требовалось в экстренном порядке завершить все работы и приготовить корабль к 15 апреля. Предполагалось, что помимо демонстрации новейших технических достижений СССР, можно будет осуществить дальний поход с курсантами ВМА, СКУКС и ВМУз. Маршрут планировался следующим: выход 21—23 апреля из Кронштадта в Плимут, там двухдневная стоянка. Пополнение запасов воды и топлива, затем бросок через океан, и через 15 суток с момента начала похода, ориентировочно

Крейсера типа «Киров»

Корабль	Флот	Завод-строитель	Заводской номер	Дата			
				закладки	спуска	вступления в строй	исключения из состава ВМФ
«Киров»	КБФ	№ 189	269	22.10.1935	30.11.1936	26.9.1938	22.2.1974
«Ворошилов»	ЧФ	№ 198	297	15.10.1935	28.6.1937	20.6.1940	2.3.1973
«Максим Горький»	КБФ	№189	270	20.12.1936	30.4.1938	12.12.1940	18.4.1959
«Молотов»	ЧФ	№ 198	329	14.1.1937	4.12.1939	14.6.1941	4.4.1972
«Калинин»	ТОФ	№199	7	12.8.1938	8.5.1942 (выведен из дока)	31.12.1942	12.4.1963
«Лазарь Каганович»	ТОФ	№199	8	26.8.1938	7.5.1944 (выведен из дока)	6.12.1944 (условно) 29.1.1947	6.2.1960

5—8 мая, прибытие в Нью-Йорк. Предполагался заход в Галифакс. Но ни к 15, ни к 23, ни к 28 апреля подготовить корабль не смогли. Даже в последнем случае требовалось еще как минимум 10 дней на подготовку экипажа. Правительство решило корабль не посылать, и поход отменили. Отдельные работы продолжались на корабле до конца года. К началу советско-финляндской войны крейсер был в целом готов и принял участие в боевых действиях.

На неделю раньше «Кирова», 15 октября 1935 г., на стапеле № 1 завода № 198 имени А.Марти заложили «заказ № 297» — крейсер «Ворошилов». Этот корабль планировалось полностью оснастить оборудованием и механизмами отечественного производства. В ходе постройки отмечались слабая весовая дисциплина и низкое качество монтажа отдельных систем и механизмов. Спустить корабль с первой попытки 26 июля 1937 г. не удалось. Из-за низкого качества насалки спусковых полозьев (которая была наложена 20 днями ранее) и высокой температуры воздуха корпус крейсера прошел всего 101 м и, несмотря на толкающие его домкраты, встал. Три дня с помощью домкратов и гиней его пытались сдвинуть с места, и протащили еще лишь на 103 м. Таким образом, «Ворошилов» сошел на воду только 28 числа. Стапельные работы длились 20 месяцев, и еще 30 месяцев корабль достраивался на плаву. Как и головной корабль, он сильно задержался со сдачей из-за несвоевременно поставленных башен и ПУС ГК, МПУАЗО и СПН.

4 декабря 1939 г. корабль был предъявлен на испытания, которые закончились 27 мая следующего года. При следовании из Николаева в Севастополь 5 декабря 1939 г. в районе Очакова «Ворошилов» сошел с фарватера и погнул винты. В Севастополе при доковании на них пришлось сделать 32 заварки, а для скоростных испытаний крейсер был вынужден снова вернуться на завод для получения новых винтов. На ходовых испытаниях в апреле крейсер развил максимальную скорость 36,72 узла при мощности механизмов 122 500 л.с. Из общего числа дней (166), проведенных на испытаниях, 40 дней было затрачено на исправление башен главного калибра, монтаж гировертикали, радиостанций, замену винтов, и 29 дней было потеряно из-за неблагоприятной погоды. 20 июня 1940 г., почти на два года позже головного корабля, «Ворошилов» вступил в состав ЧФ.

Общие недостатки, отмеченные госкомиссией при приемке кораблей: большая строительная перегрузка, слабое бронирование, недостаточное зенитное вооружение, вибрации четырехногой мачты, мостиков, дальномеров и СПН, отсутствие запасного командного пункта артиллерии ГК, простейшей резервной системы управления огнем ЗА, защиты от магнитных мин, громоздкость и сложность эксплуатации испарителей, применение для заливки вкладышей дейдвудных подшипников баббита вместо привычного бакаута, неудачная конструкция самолето-барказных кранов и бензохранилища, отсутствие деревянного покрытия палубы.

Крейсера проекта 26-бис строились на ленинградском заводе № 189 имени С.Орджоникидзе, николаевском № 198 имени А.Марти и заводе № 199 в Комсомольске-на-Амуре. Первые два предприятия уже имели опыт работы над кораблями проекта 26. Что же касается завода № 199, то в июле 1936 г. вступила в строй только его первая очередь. Корабли там строились на горизонтальных стапельных местах в наливных доках (всего на заводе их было 9), перекрытых тремя отапливаемыми эллингами. До войны в эксплуатацию ввели два эллинга. По расчетам, трудоемкость постройки кораблей, по сравнению со строительством на наклонных открытых стапелях, снижалась на 8—10% — за счет упрощения сборочных работ на горизонтальной базе и на 10—15% — за счет выполнения всех работ по формированию корпусов в закрытых помещениях.

Изготовленные в Англии гребные винты «Кирова» сегодня являются частью мемориала, созданного в честь знаменитого крейсера на площади Балтфлота в г. Санкт-Петербурге.

Головным крейсером проекта 26-бис стал «Максим Горький», заложенный 20 декабря 1936 г. на заводе № 189 в Ленинграде. 14 января 1937-го на заводе № 198 в Николаеве заложили второй корабль — «Молотов». На этих же предприятиях в 1937-м началась обработка корпусной стали для двух крейсеров, которые для ТОФ должен был строить завод № 199.

«Максим Горький» (главный строитель Н.Ф.Мучкин, затем В.С.Боженко) был спущен на воду 30 апреля 1938-г. Швартовные испытания начались 16 апреля 1939 г., а в мае опробованы ГТЗА (без винтов). После устранения выявленных недостатков корабль поставили в кронштадтский док имени Велещинского, где в течение сентября — октября провели осмотр и очистку подводной части, а также опытное определение остойчивости. Тогда же были установлены винты. 11 сентября корабль вывели из дока. С 22 по 24 сентября крейсер совершил первый выход в море. Ответственным сдатчиком от завода-строителя назначили М.М.Михайловского. Председателем приемной комиссии в 1939 г. был М.М.Долинин, а в 1940-м — капитан 1 ранга М.Ф.Белов.

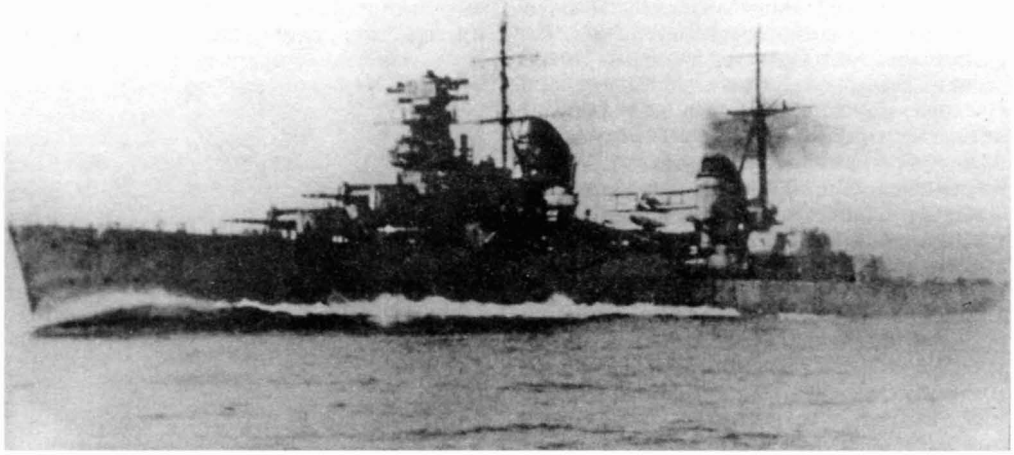
С 14 октября по 1 ноября 1939 г. корабль прошел заводские ходовые испытания, совмещенные по указанию НК ВМФ с государственными, еще не имея 100-мм орудий, СПН, катапульты, дизель-генераторов и зенитного автомата стрельбы. Они проходили на Сескарском и Гогландском плесах в обстановке предвоенного и военного времени, в море корабль выходил в сопровождении тральщиков. Испытания показали надежную работу машинно-котельной установки. Скорость полного и максимального хода оказалась выше спецификационных (как и соответствующие мощности турбин). Выявились резервы повышения экономичности работы котлов путем снижения избытка воздуха, отмечалось отсутствие перегрузки. На испытаниях при водоизмещении 8748 т и мощности механизмов 129 750 л.с. корабль достиг скорости 36,1 узла. Зимой и весной 1940 г. на крейсере шли монтаж и наладка систем вооружения. Летом госиспытания продолжились, а завершились только 25 октября подписанием приемного акта и заключительного протокола. За время испытаний корабль прошел 9000 миль.

При строительстве и испытаниях корабля не обошлось без ЧП. 2 сентября 1939 г., когда крейсер стоял в доке, на территории Морского завода был проведен митинг в связи с нападением Германии на Польшу и по поводу оказания помощи населению Западной Украины и Западной Белоруссии. После его окончания судостроители и краснофлотцы устремились с берега на корабль. Часовой, проверявший пропуска, находился на палубе, поэтому на сходне скопилось около 70 человек. Не выдержав такой массы, сходня обломилась, и люди упали с 15-метровой высоты на бетонное дно дока. 14 человек разбились насмерть, 23 умерли в госпитале от полученных травм.

9 декабря 1939 г. военпред и представитель завода спустились в цистерну авиационного топлива для проверки противопожарной системы. Хотя они и имели аппараты КИП, но оба погибли от удушья. 4 июня 1940 г. в море на ходу в котельном отделении № 4 вырвало прокладку фланца паропровода, ошпарило 5 краснофлотцев и рабочих сдаточной команды.

12 декабря 1940 г. «Максим Горький» вошел в состав флота, и на нем был поднят Военно-морской флаг. Крейсер признавался вполне современным кораблем, способным выполнять боевые задачи своего класса. Основными его недостатками оставались неотработанность схем ПУС «Молния-АЦ» и МПУАЗО «Горизонт-2». Наладка этих приборов затянулась до начала войны.

Строительство второго крейсера проекта 26-бис «Молотов» началось на заводе №198 за полгода до спуска на воду «Ворошилова». Секции корпуса нового корабля собирались на



Крейсер «Молотов» на ходовых испытаниях, 1940—1941 гг.

малом стапеле № 4. Когда же стапель № 1 освободился, средняя, уже собранная часть корпуса была приспущена до уреза воды, а затем 150-тонным краном ее секции стали подаваться на стапель № 1. На воду «Молотов» был спущен 4 декабря 1939 года.

Заводские испытания провели с 11 ноября 1940 по 18 марта 1941 года, а государственные— с 19 марта по 31 мая. На ходовых испытаниях корабль показал лучшие для крейсеров проекта 26-бис результаты по скорости, развив 36,3 узла при мощности турбин 133 000 л.с. Полное водоизмещение достигло 9760 т, а расчетная дальность плавания 16,8-узловым ходом— 3860 миль. 14 июня 1941 г. корабль вступил в состав ЧФ.

Постройка двух тихоокеанских крейсеров, заложенных 12 июня и 26 августа 1938 г., затянулась из-за неполной готовности цехов завода № 199, задержек поставок с заводов-контрагентов и трудностей военного времени. В частности, гребные винты пришлось вывозить из блокадного Ленинграда, а валы извлекать из-под развалин завода «Баррикады» в Сталинграде.

Вместо шести 100-мм пушек на «тихоокеанцах» пришлось установить восемь одноорудийных 85-мм установок 90-К. Из-за отсутствия катапульт, которые остались в Ленинграде, и для усиления зенитного вооружения на их месте установили шесть 37-мм автоматов.

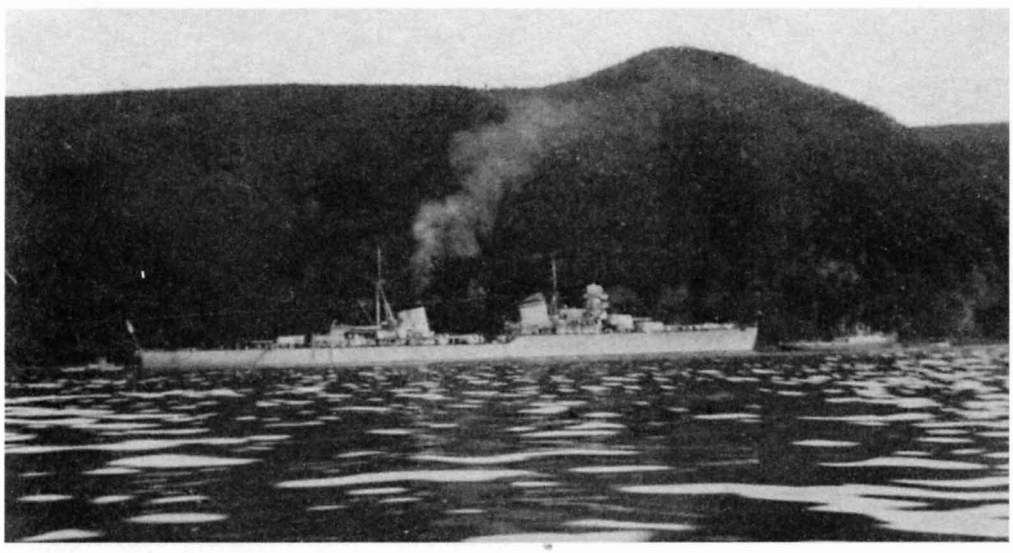
Первый из крейсеров — «Калинин» (главный строитель А.З.Голланд), построенный с помощью ленинградского завода № 189, был выведен из дока 8 мая 1942 г. Перебазирование его во Владивосток для окончательной достройки и сдачи вылилось в целую операцию, которая ясно обозначила проблемы строительства больших кораблей в Комсомольске-на-Амуре.

После проведения госиспытаний председатель приемной комиссии и командир корабля (капитан 1 ранга А.В.Волков) подписали приемный акт с замечанием об отсутствии на крейсере авиационного вооружения. В состав ТОФ крейсер вошел 31 декабря 1942 г. Приемный акт был утвержден заместителем Наркома ВМФ СССР адмиралом Л.М.Галлером 20 февраля 1943-го.

Полное водоизмещение корабля увеличилось до 10 040 т (главным образом, из-за усиления прочности днища в кормовой части корпуса), скорость полного хода на испытаниях составила 35 узлов при мощности турбин 109 500 л.с., максимальная скорость — 36 узлов при мощности 126 900 л.с. Дальность плавания 17-узловым ходом при мощности 8200 л.с. и максимальном запасе топлива 1707 т — 5590 миль.

Примерно такие же характеристики были получены для крейсера «Каганович» (главный строитель Н.М.Скрипин), строившегося с помощью николаевского завода № 198. По ряду причин его вывели из дока только 7 мая 1944 г. Так, например, в начале декабря 1942-го произошел частичный обвал девяти ферм деревянных перекрытий вместе с кровлей эллинга «В» над доком № 8. Средняя часть корабля оказалась завалена обломками, и лишь по счастливой случайности обошлось без жертв — обвал произошел рано утром, когда ни в доке, ни на крейсере не было людей. Кроме того, рулевую машину, предназначенную для «Кагановича», отправили в Поти для восстановления крейсера «Молотов».

С 15 по 26 августа 1944 г. был осуществлен перевод корабля во Владивосток. 30 октября на нем завершили ходовые испытания и до конца года успели провести государственные. Достигнутая скорость составила 35,65 узла, дальность плавания экономическим ходом — 4480 миль. На испытаниях обнаружили недостаточный зазор в боевом штыре второй башни ГК, затруднявший ее поворот. Имелся ряд незавершенных работ по установке брони торпедных аппаратов и



Буксировка крейсера «Калинин» из Комсомольска-на-Амуре во Владивосток для окончательной достройки, 1942 г.

Подъем государственного флага на крейсере «Каганович» перед выходом в море на испытания, 1944 г.

элеваторов, оборудованию бензохранилища, а также по замерам магнитного поля и регулировке размагничивающего устройства. Тем не менее, 6 декабря корабль был условно сдан флоту. ГКО постановлением от 7 января 1945 г. обязал Наркомсудпром закончить бронирование торпедных аппаратов и бензохранилища к маю того же года. Правительство не утверждало приемный акт до устранения замечаний и реализации предложений по улучшению его боевых качеств. Акт был подписан лишь 29 января 1947 г.

Строительство «Кирова» обошлось, за вычетом оплаты иностранной помощи (3,45 млн.), в 51,9 млн., «Ворошилова» — в 60 млн. рублей; столько же стоили «Максим Горький» и «Молотов». Итоговая стоимость постройки «Калинина» и «Лазаря Кагановича» достигла 108 и 111,2 млн. рублей соответственно. Сметная стоимость работ завода № 189 составила 18 млн. руб., завода № 198 — 21,2 млн. руб. Плановый объем работ завода № 199 по каждому из этих кораблей оценивался в 90 млн. руб. В целом при такой кооперации стоимость дальневосточных крейсеров получалась в 1,8 раза выше, чем постройка кораблей в западных регионах страны.

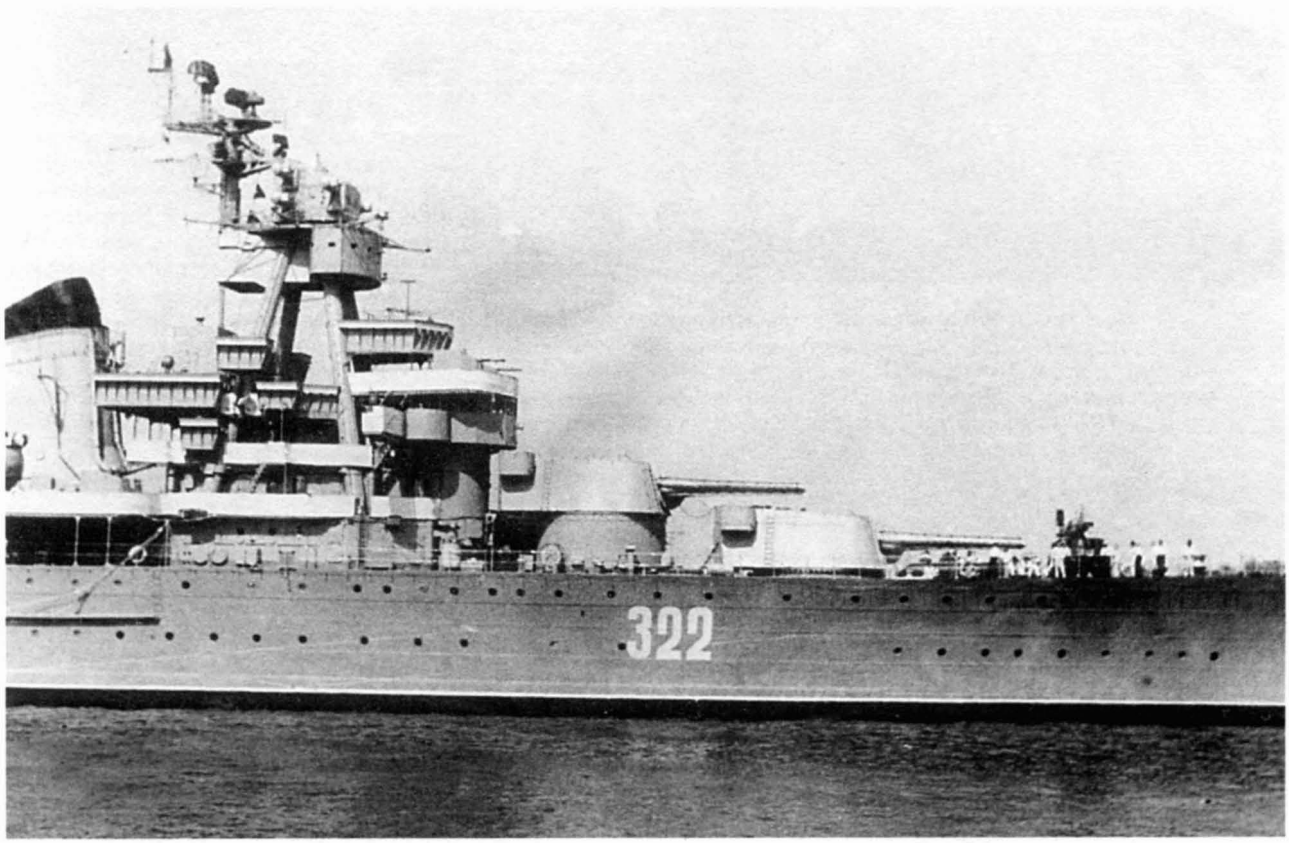
МОДЕРНИЗАЦИИ

К концу 1940-х годов подошел срок капитального ремонта балтийских и черноморских крейсеров. В ходе войны корабли получили боевые повреждения различной тяжести, три из четырех кораблей побывали в аварийно-восстановительном ремонте. Установленное дополнительное зенитное и радиоэлектронное вооружение увеличивало перегрузку кораблей, рост численности экипажа привел к ухудшению бытовых условий. Учитывая недостаточную мощность судоремонтных заводов, приходилось выполнять капитальные ремонты наиболее ценных кораблей на судостроительных заводах. Предлагалось принять в 1948—1950 гг. в капремонт крейсера «Киров» и «Максим Горький» на ленинградский завод № 189, а «Ворошилов» — на николаевский завод № 444 (бывший № 198). Однако эти предприятия были загружены строительством новых крейсеров проектов 68-К и 68-бис, и под этим предлогом отказывались от выполнения программы судоремонта.

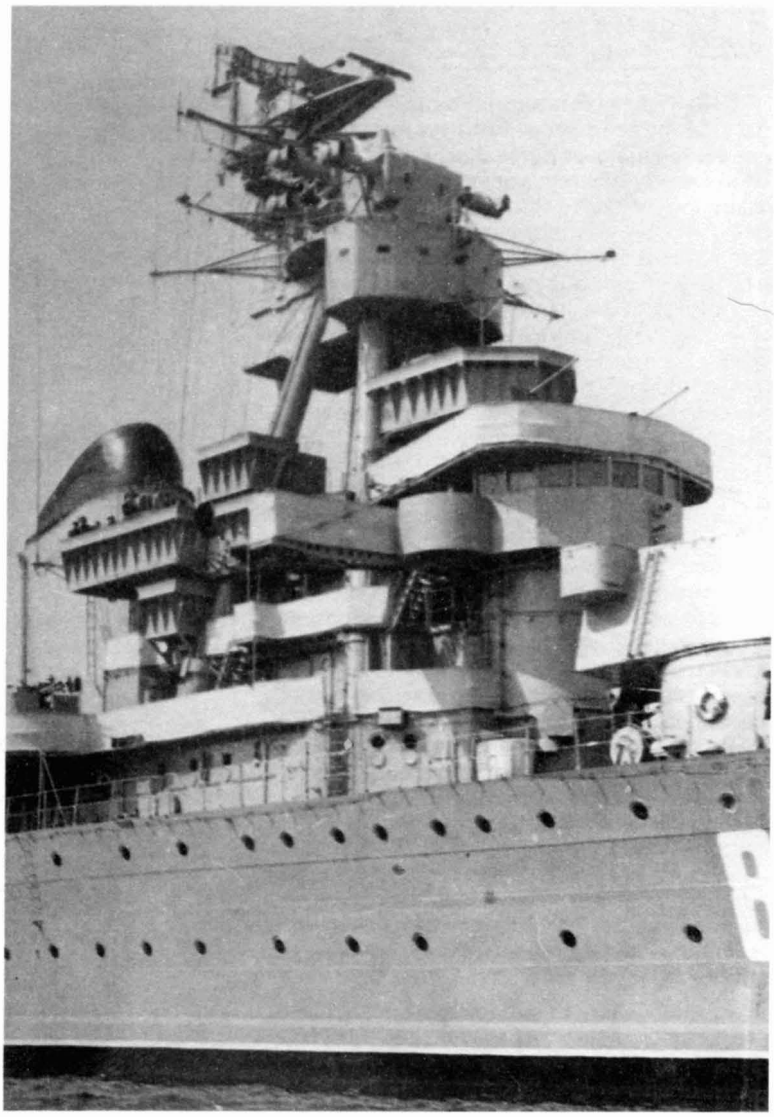
Только в конце 1949 г. «Киров» встал на ленинградском заводе № 194 в ремонт, который закончился лишь в конце 1954-го. На севастопольском заводе № 497 с 1952 по 28 января 1955 года прошел капитальный ремонт и модернизацию крейсер «Молотов».

ЦКБ-17, разработавшее проекты 26 и 26-бис, было загружено работами по строившимся крейсерам проектов 68-К и 68-бис, поэтому к ремонту крейсеров привлекли новые, созданные уже после войны конструкторские бюро. Проект модернизации «Кирова» создавался в ЦКБ-15 (Ленинград), а «Молотова» — в ЦКБ-56 (Севастополь). Оба проекта, утвержденные постановлением правительства от 18 сентября 1951 г., предусматривали усиление и унификацию зенитного вооружения, установку новых средств обнаружения и связи. Механизмы энергоустановки и судовые системы капитально ремонтировались.

100-мм установки Б-34 заменялись на модифицированные Б-34УСМ («Киров») и Б-34УСМА («Молотов»), имевшие дистанционное наведение, усовершенствованную систему управления стрельбой «Зенит-26» и новые стабилизированные посты наводки СПН-500. На смену разнообразной малокалиберной зенитной артиллерии (45-мм полуавтоматы 21-К, 37-мм автоматы 70-К и пулеметы) пришли 9 спаренных 37-мм установок В-11 — на «Кирове» и 11 — на «Молотове». Устанавливались новые радиолокационные станции различного назначения (РЛС обнаружения надводных целей «Риф», РЛС обнаружения воздушных целей «Гюйс»,



Крейсер «Киров» после модернизации, 1964 г.



Носовая надстройка «Кирова» после модернизации, 1970 г.

РЛС управления огнем главного калибра «Залп», РЛС управления огнем универсального калибра «Якорь»). Полностью обновлялись средства связи и штурманское вооружение. Для компенсации перегрузки с крейсеров сняли торпедные аппараты и глубинные бомбы, а также авиационное оборудование и самолетно-барказные краны (впоследствии краны с «Кирова» были установлены на плавучем доке). Изменился и внешний вид кораблей, особенно «Кирова», на котором существенно переделали носовую надстройку и фок-мачту. Грот-мачты были перенесены и установлены перед второй трубой. Два разъездных катера проекта 387 и два 12-весельных парусно-моторных барказа разместили на спардеке между трубами.

Полная стоимость капитального ремонта и модернизации крейсера «Молотов» обошлась в 200 млн. рублей (приблизительно в 1,5—2 раза меньше стоимости нового крейсера проекта 68-бис).

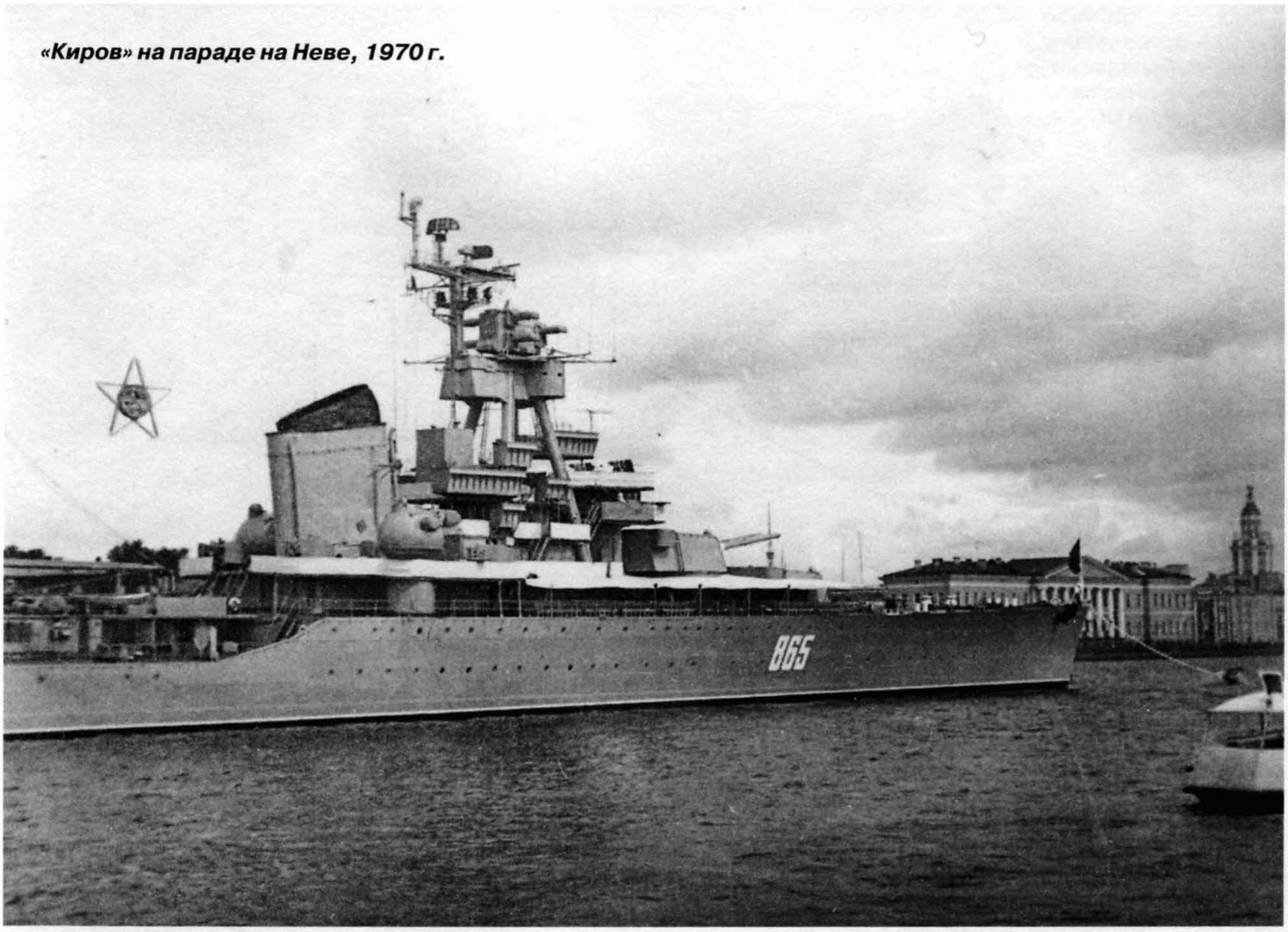
В декабре 1953 г. дошла очередь до «Максима Горького» (ленинградский завод №194), а год спустя—до «Ворошилова» (декабрь 1954 г., севастопольский завод №497). Первоначально работы выполнялись по проектам модернизаций, осуществленных на «Кирове» и «Молотове», но уже в апреле 1955 г. для второй пары крейсеров был утвержден новый состав зенитного вооружения — по четыре счетверенных автоматических 45-мм установки ЗИФ-68 с радиолокационной системой управления стрельбой «Фут-Б». Кроме того, предполагалось установить более современное радиотехническое вооружение по сравнению с проектом 1951 года: РЛС управления огнем ГК «Залп-М2» и РЛС обнаружения надводных целей «Риф-А». Дополнительно планировалось оснастить крейсера новой РЛС обнаружения «Фут-Н», РЛС поиска «Мачта-П» и аппаратурой «Звездочка» для обеспечения одновременной работы радиотехнических средств корабля. За полгода до этого (в июле 1954 г.) был утвержден технический проект 68-бис-ЗИФ (перевооружение семи строившихся крейсеров проекта 68-бис установками ЗИФ-68).

К концу 1955 г. были разработаны (ЦКБ-56 — для «Ворошилова»; ЦКБ-57 — для «Максима Горького») и подготовлены к утверждению технические проекты перевооружения. Они повлекли за собой дополнительную перегрузку. Стандартное водоизмещение, по сравнению с первоначальным проектом, увеличивалось более чем на 1000 т и должно было составить 9020 т для «Ворошилова» и 9160 т для «Максима Горького». Расчетная скорость полного хода снижалась до 33,7 узла, а дальность плавания экономическим ходом — до 3200 миль. Предварительная проработка системы противоатомной защиты и оборудования кораблей устройством приема топлива на ходу показала, что это увеличит перегрузку еще на 80—100 т. В результате 1-й ЦНИИ ВМФ предложил даже установить на крейсерах були для компенсации перегрузки и потери остойчивости.

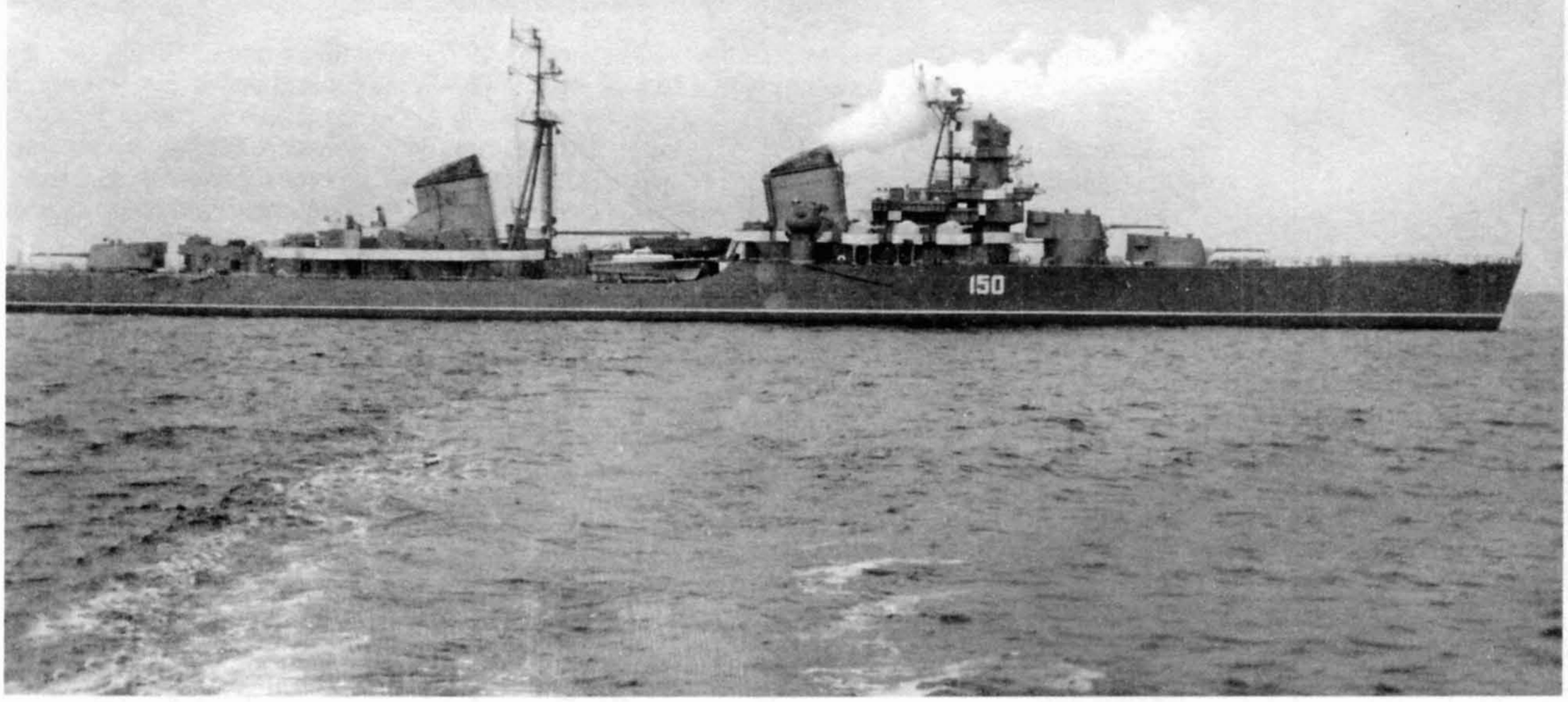
Рассмотрев материалы технических проектов модернизации крейсеров, специалисты ведущих институтов и управлений ВМФ сделали вывод, что, несмотря на усиление зенитной артиллерии и установку новых РЛС, корабли не отвечают современным требованиям. На совещании у начальника Главного штаба ВМФ адмирала В.А.Фокина было принято решение, продолжая ремонт по корпусной и механической части, заменить кормовую башню ГК на комплекс управляемого ракетного оружия. Однако планы эти не были реализованы.

31 декабря 1955 г. министр обороны и главнокомандующий ВМФ обратились в ЦК КПСС с предложениями по использованию трофейных и устаревших кораблей. В их число включили «Максима Горького» и «Ворошилова». Их предполагалось вывести из боевого состава флота и переоборудовать для испытания нового оружия и техники. Начатые на кораблях работы сразу же приостановили, а

«Киров» на параде на Неве, 1970 г.



«Молотов» после завершения модернизации, 1955 г.



Крейсер «Ворошилов», переоборудованный в опытовое судно ОС-24.

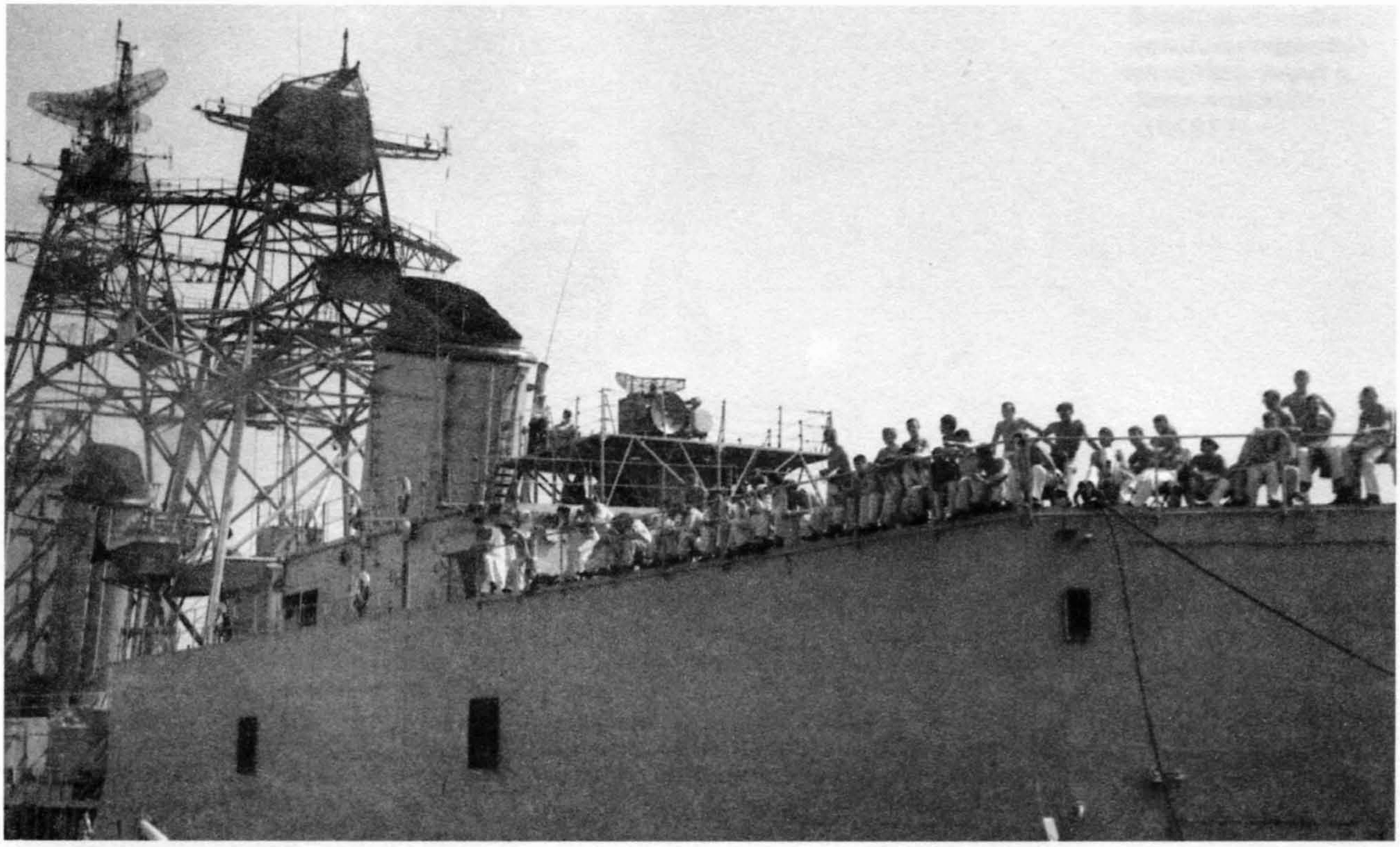
ОС-24 на Феодосийском морском полигоне. На переднем плане — торпедный катер пр. 183.

в конце февраля 1956 г. было утверждено ОТЗ на переоборудование крейсера проекта 26 в опытовый корабль. В апреле совместным решением ВМФ и Минсудпрома ЦКБ-57 поручили разработать проект, получивший номер 33. Затем последовали различные варианты переоборудования кораблей. «Максим Горький» должен был использоваться для испытаний самолетов-снарядов для проектируемых крейсеров и подводных лодок, а также баллистических ракет; «Ворошилов» — для испытаний управляемых самолетов-снарядов для эсминцев проекта 58 (в дальнейшем ракетных крейсеров) и зенитных ракет. На крейсерах предстояло выполнить огромный объем работ по их переделке, даже внешний вид кораблей изменялся кардинальным образом.

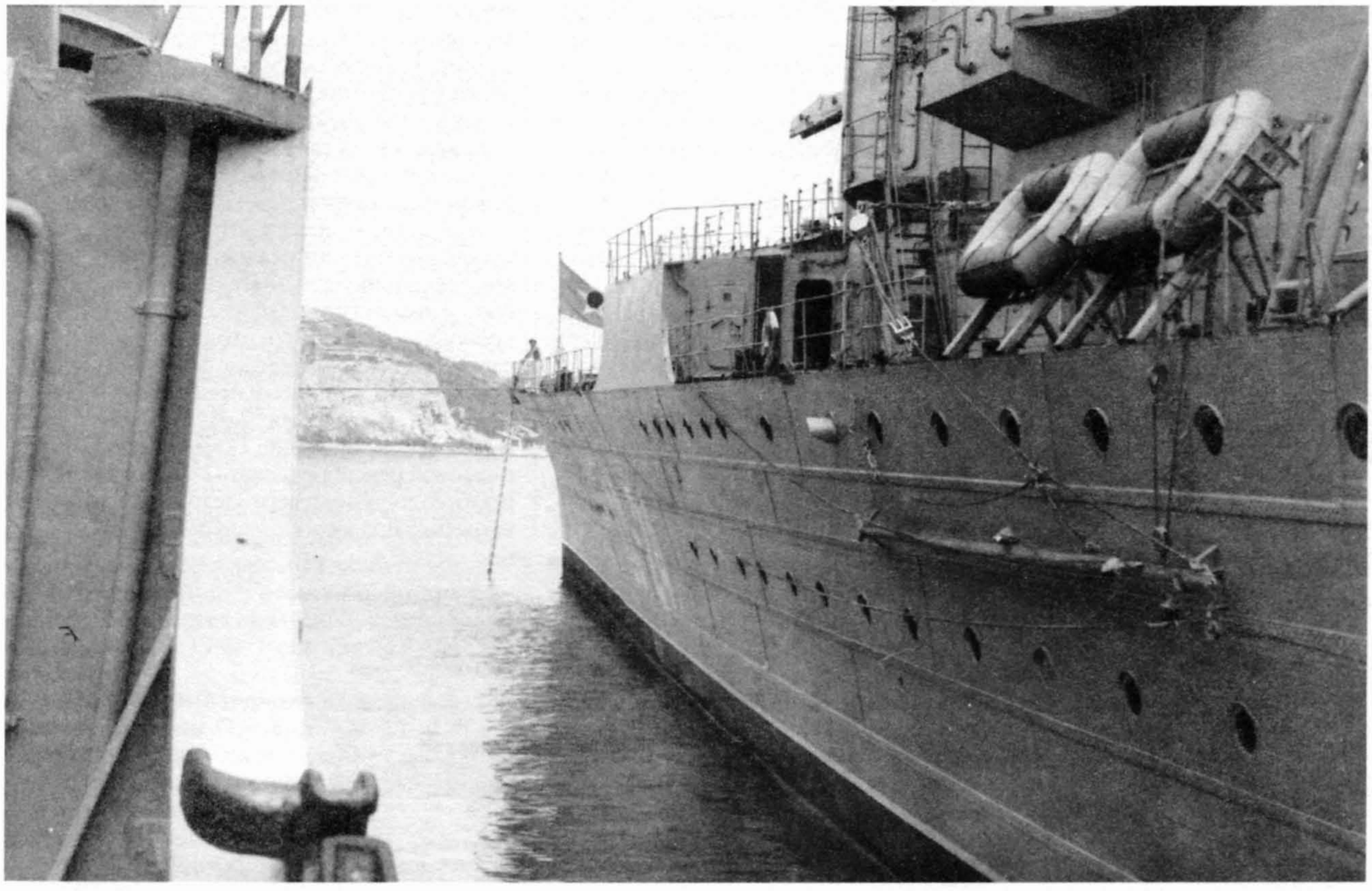
Целесообразность создания специализированного корабля для испытания оружия подвергалась сомнению как со стороны моряков, так и со стороны разработчиков оружия. В ноябре 1957 г. Главный штаб ВМФ представил на имя С.Г.Горшкова доклад с обоснованием нерациональности крупных затрат на переоборудование крейсеров и предложением ограничиться минимально необходимыми ремонтными работами с последующим использованием этих единиц флота в качестве учебных.

Главком, не согласившись с этим мнением, создал две комиссии, которые рассмотрели различные варианты использования кораблей: в качестве плавбаз, минных заградителей, штабных и учебных. Обе комиссии отметили хорошее состояние корпусов и механизмов, но в окончательном решении разошлись.

Группа адмирала Н.И.Виноградова, работавшая в Ленинграде, признала целесообразным переоборудование «Максима Горького» в экспериментальный корабль (хотя среди ее членов было и особое мнение). Комиссия, возглавляемая адмиралом С.Е.Чурсиным, высказалась за сохранение крейсера «Ворошилов»



ОС-24 в Севастополе, 1970 г.



«Слава» и ОС-24 (на заднем плане) в Троицкой бухте Севастополя, 1970 г.

в качестве боевого корабля. Предлагалось демонтировать кормовую башню главного калибра и на ее месте разместить зенитно-ракетный комплекс, а также установить 57-мм счетверенные автоматы ЗИФ-75. Главный штаб ВМФ, ознакомившись с выводами комиссии, продолжал настаивать на нецелесообразности переоборудования крейсеров, а в феврале 1958 г. дал отрицательное заключение по проекту 33. Он исходил из того, что к моменту окончания переоборудования крейсеров в опытовые суда в строй начнут вступать корабли с отработанными комплексами ракетного оружия. С.Г.Горшков, не поддержав ни одну из сторон, принял через два месяца компромиссное решение — утвердить технический проект 33 и переоборудовать по нему крейсер «Ворошилов», а «Максим Горький» законсервировать до принятия решения по его дальнейшему использованию. 25 марта 1958 г. было принято постановление Совмина о сокращении корабельного состава флота. Постановлением от 14 апреля корпус крейсера «Максим Горький» был передан на слом, а его механизмы — на склады для использования на однотипных кораблях.

Работы по переоборудованию «Ворошилова» длились более 10 лет. В них участвовали последовательно ЦКБ-56, ЦКБ-57 и ЦКБ-17. За это время проект еще раз был доработан для испытания ЗРК М-11 «Шторм» и получил индекс 33М. Осенью 1964-го крейсер, ставший теперь опытовым судном ОС-24 (но продолжавший плавать под Краснознаменным военно-морским флагом), отошел от стенки завода. Это был совершенно другой корабль, не имевший с крейсером «Ворошилов» ничего общего, кроме корпуса и части энергоустановки (2 турбины и 4 котла). В том же 1964 г. на нем начались испытания зенитно-ракетных комплексов «Шторм», а затем и «Оса-М», продлившиеся до 1966-го. Больше для испытаний оружия корабль не привлекался. Были предложения провести на нем испытания противолодочного комплекса «Метель» с очередным переоборудованием по проекту 33МП, но их так и не реализовали. ОС-24 продолжал нести службу в составе ЧФ в качестве учебного, для стажировки офицеров БЧ-2 кораблей, вооруженных комплексами «Шторм» и «Оса-М».

Вопрос о модернизации тихоокеанских крейсеров не поднимался, поскольку производственная база, имевшаяся в Дальневосточном регионе в середине 1950-х гг., не позволяла выполнить столь большой объем работ. Радиоэлектронное вооружение было доведено до уровня «Кирова» и «Славы», и установлены автоматы В-11 взамен 70-К. В 1959-м командование ТОФ выступило с инициативой переоборудовать «Петропавловск» в противолодочный вертолетоносец, но она не встретила поддержки главкома.

Торпедный катер типа Г-5 проходит мимо крейсера «Киров», 1940 г.

ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ

«Киров»

После вступления в строй в течение весны и лета 1939 г. на корабле продолжались работы по отладке систем вооружения, а экипаж занимался боевой подготовкой.

В результате заключения пактов о взаимопомощи с Литвой, Латвией и Эстонией Балтийский флот получил возможность пользоваться базами на их территории. 15 октября 1939 г. нарком ВМФ Н.Г.Кузнецов утвердил план базирования кораблей КБФ на порты Эстонии и Латвии на 1939—1940 гг. «Киров» в тот же день в составе эскадры КБФ прибыл в Таллин, а 22-го под флагом командующего эскадрой КБФ флагмана 2 ранга Н.Н.Несвицкого в сопровождении эсминцев «Сметливый» и «Стремительный» перешел в Лиепаю, на которую базировался до конца советско-финской войны.

Накануне этой войны, по мнению начальника Управления боевой подготовки ВМФ флагмана 2 ранга Ю.Ф.Ралля, крейсер «Киров» к выполнению огневых задач, артиллерийских и торпедных стрельб не был готов. Ни одну зачетную стрельбу главным калибром он не выполнил. Готовность других кораблей отряда легких сил (ОЛС), вступивших в строй в 1938 и 1939 годах, также была недостаточной.

Тем не менее, в первый же день боевых действий против Финляндии, 30 ноября 1939 г. ОЛС начал развертывание сил и приступил к выполнению разведывательных операций, досмотру судов и обстрелу финских береговых батарей. 30 ноября в 7.11 утра «Киров» (командир капитан 1 ранга Н.Э.Фельдман) под флагом командира ОЛС капитана 1 ранга Б.П.Птохова и эсминцы «Сметливый» и «Стремительный» вышли из Лиепаи для поиска и осмотра всех транспортов, обнаруженных в северной части Балтики. Первое же обнаруженное судно оказалось латвийским и было отпущено; так же поступили и с несколькими немецкими транспортами, следовавшими в Ленинград. В 16.05 отряд повернул от маяка Ристна на север и следовал этим курсом до наступления темноты. Ночью корабли стали на якорь возле о. Хийума, в 40 кбт от маяка Кыпу. В 21.20 Б.П. Птохов получил приказ Военного Совета КБФ, где подтверждались его прежние задачи по дозору, а кроме того, содержалось приказание «обстрелять батарею о. Руссарэ». Никаких конкретных разъяснений относительно цели этой операции из штаба КБФ не поступило. Намереваясь произвести обстрел финской батареи, командование флотом не имело точных сведений о ее расположении и составе, а также о наличии минных заграждений на подходах к острову. С самого начала операция, не будучи подкрепленной данными разведки и предварительным тралением, выглядела авантюрой.

В 6.35 1 декабря «Киров» начал сниматься с якоря. За ним последовали эсминцы, и отряд в кильватерной колонне 20-узловым ходом направился в район предстоящей операции. Подойдя к острову Руссарэ на дистанцию 110 кбт, крейсер лег на боевой курс 240°, который, как выяснилось после войны, вел прямо на минное поле. В 10.55 234-мм батарея острова открыла огонь по советским кораблям. Имея приказ не находится под об-

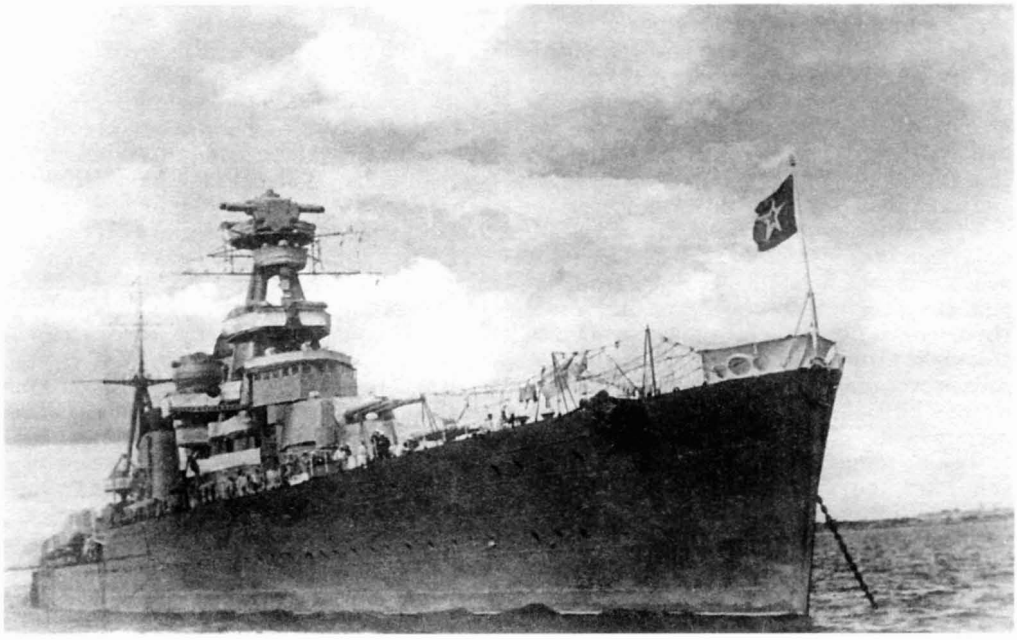
стрелом, командир ОЛС, державший флаг на «Кирове», приказал увеличить скорость до 24 узлов и лечь на курс 210°, развернувшись правым бортом к Руссарэ. Это и спасло корабль, иначе он оказался бы на минах. В 10.57 крейсер открыл ответный огонь по финской батарее. Первые снаряды «Кирова» легли с недолетом в море. Следующие накрыли позицию батареи — в основном с перелетами. Всего финны выпустили 15 (по советским данным — 25) снарядов; все они легли справа за кормой крейсера. От близких разрывов «Киров» получил повреждения (финны же утверждали, что добились прямого попадания). В 11.05 он резко отвернул влево и, сделав несколько выстрелов с предельной дистанции, через 5 минут прекратил огонь, израсходовав 35 180-мм снарядов. На острове были повреждены пристань, казарма, маячные постройки; орудия батареи не пострадали. «Киров» лег на курс 185° и вместе с эсминцами в строе кильватера стал отходить на юго-восток. При возвращении было встречено и осмотрено несколько транспортов, оказавшихся эстонскими и немецкими. Отряд возвратился в Лиепаю 2 декабря в 3.15, пройдя 340 миль. «Киров» встал к стенке судоремонтного завода для устранения повреждений. Посылка единственного на КБФ крейсера для обстрела крупнокалиберной береговой батареи без разведки, без тральщиков и воздушного прикрытия могла закончиться его потерей. Неясной остается и цель операции: даже если бы «Киров» уничтожил батарею на острове Руссаре, это никак не могло повлиять на общий ход военных действий, которые разворачивались за сотни километров отсюда, на Карельском перешейке.

В августе 1940 г. «Киров» участвовал в больших учениях флота в устье Финского залива. 1 сентября он во главе ОЛС совершил переход из Таллина в Лиепаю под флагом Наркома ВМФ Н.Г.Кузнецова. На корабле находились также замнаркома Л.М.Галлер, командующий КБФ В.Ф.Трибуц и командир ОЛС Ф.И.Челпанов. В море корабли встретил 6-балльный шторм. Отряд шел со скоростью 24 узла, затем — 30-узловым ходом. Ветер усилился до 9—10 баллов, волна — 7 баллов. Крейсер легко преодолевал встречную волну, но эсминцы зарывались носом, поэтому вскоре снизили скорость до 18 узлов. Лидеру «Минск» во время перехода настолько повредило корпус, что его ремонт закончился лишь в июне 1941 г.

Осенью 1940-го крейсер ушел в Кронштадт на гарантийный ремонт и для замены лейнеров орудий главного калибра. 21 мая 1941 г. «Киров» начал кампанию и вскоре перешел в Таллин. 14 июня во главе ОЛС (флаг контр-адмирала В.П.Дрозда) крейсер перебазировался из Таллина в Усть-Двинск. На переходе корабли отрабатывали учебно-боевые задачи.

До начала Великой Отечественной войны корабль прошел 36 000 миль, а главные механизмы отработали 4500 часов.

22 июня 1941 г. «Киров» встретил на Рижском рейде, под флагом командира отряда легких сил вице-адмирала В.П.Дрозда, и уже днем вступил в бой, отражая налет немецкой авиации на город и корабли. В 14.10 зенитные орудия крейсера впервые открыли огонь по самолетам противника. Уже 27 июня части Вермахта вышли к Западной Двине, началась эвакуация Риги. В тот же день командующий КБФ дал указание об эвакуации Прибалтийской военно-морской базы. В 18.00



Крейсер «Киров» на рейде, 1941 г.

отряд легких сил — «Киров» и пять эсминцев в сопровождении четырех ТКА — вышел из Усть-Двинска и 28 июня в 1.07 встал на рейде Куйваste. Противник минировал Ирбенский пролив и устье Финского залива, для траления фарватеров не хватало тральщиков. Свободным от мин оставался пролив Муху-Вяйн (Моонзунд), соединяющий Рижский и Финский заливы. Однако глубина его (6 м) была меньше осадки крейсера (6,91 м), кроме того, еще в 1917 году на фарватере были затоплены старые транспорты, чтобы преградить путь кайзеровскому флоту в Финский залив. Для углубления фарватера из Палдиски прибыл землечерпательный отряд. Трое суток непрерывно работали земснаряды, баржи и буксиры, углубляя канал до 7 м. В это же время моряки выгрузили на баржи часть боезапаса, топлива, воды и другие грузы — всего 300 т, осадка корабля уменьшилась до 6,5 м.

30 июня в 23.03 «Киров» снялся с якоря и ведомый буксирами С-102 с носа и «Лачплейцис» с кормы двинулся по фарватеру. 1 июля в 0.33 из-за неопытности капитанов буксиров и маломощности судов крейсер при повороте оказался за линией вех, сойдя с фарватера. Пришлось выходить назад и повторять маневр. В 2.46 корабли стали на якорь, поскольку в темноте не было видно вех. В 4.30 крейсер снялся с якоря и, помогая буксирам машинами, развернулся, проходя очередное колено. Около 6.00 начал сгущаться туман, постепенно видимость настолько ухудшилась, что в 6.41 был отдан правый якорь. К 11.10 туман рассеялся, и корабль продолжил движение. В 13.40 он подошел к поворотному бую № 1, завершив проход через углубленный канал пролива Муху-Вяйн. Далее крейсер отдал буксиры и пошел 14-узловым ходом (скорость отряда ограничивалась скоростью тральщиков, идущих с тралами).

1 июля «Киров» прибыл в главную базу — Таллин. Но недолго столица Эстонии оставалась тылом. 5 августа развернулись бои на дальних подступах к городу. Вскоре противник прорвался к побережью Финского залива восточнее эстонской столицы, отрезав ее с суши. Наступавшие на город четыре немецкие дивизии более чем в два раза превосходили по численности силы, его оборонявшие (10-й стрелковый корпус, отряды морской пехоты, рабочие полки). После прорыва вражеских танков и мотопехоты к главному рубежу обороны Таллина они оказались в пределах дальности стрельбы морской артиллерии. 22 августа 1941 г. в 20.55 «Киров» первым из кораблей на Таллинском рейде открыл огонь по позициям немцев в районе мызы Кейла. Для обеспечения маневрирования на тесной акватории крейсеру был придан буксир С-103.

На следующий день в бой вступили другие корабли эскадры и береговые батареи флота. Морская артиллерия помогала сухопутным частям сдерживать натиск фашистских войск, темп их наступления снизился. Но противник подтянул к побережью тяжелые орудия и начал обстрел акватории базы. 23 августа совместно с лидером «Ленинград» крейсер вел огонь по скоплению немецких танков у переправы через р. Кейла. В результате было уничтожено и повреждено 12 вражеских танков и рассеяно большое скопление пехоты.

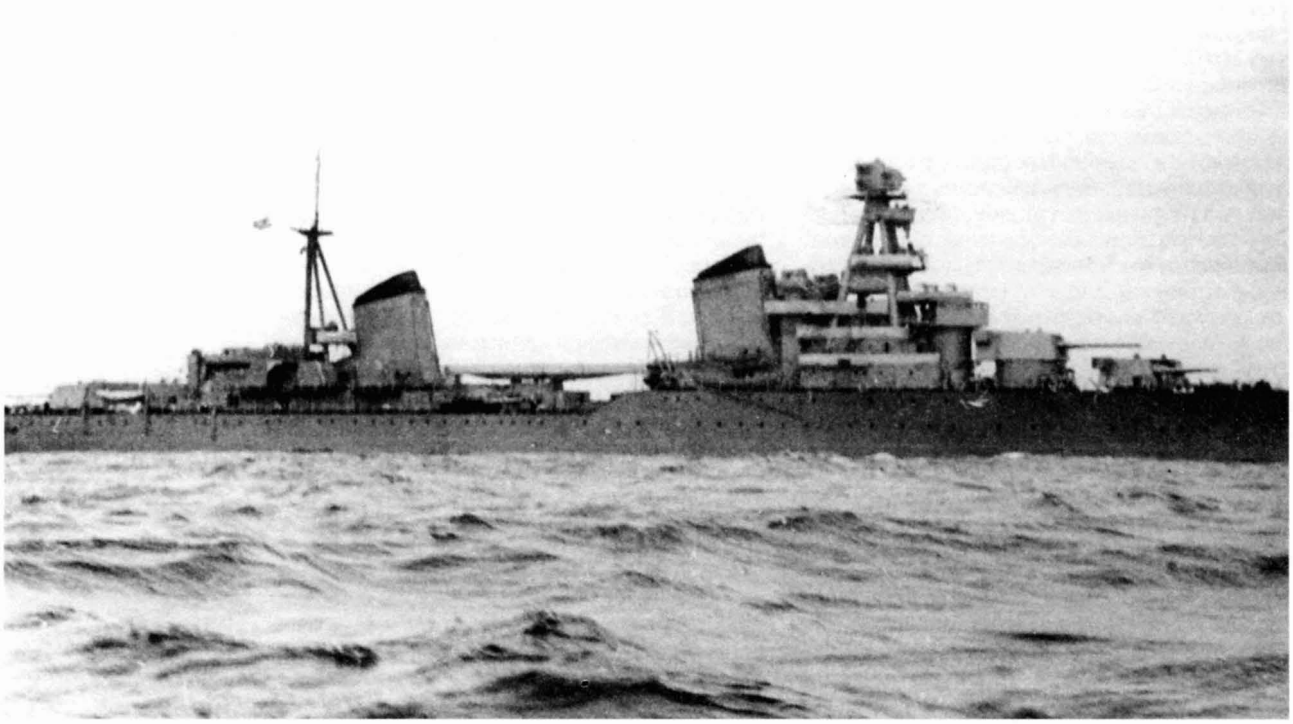
С 25 августа, в связи с усилением артиллерийских обстрелов и налетов авиации противника, корабли снимались с якорей и, следуя на малых ходах и переменными курсами под прикрытием дымовых завес, сбивали пристрелку немецких батарей, продолжая вести огонь. Для обеспечения маневрирования на тесной акватории крейсеру был придан буксир. В этот день «Кирову» пришлось отразить семь массированных налетов авиации, фашисты сбросили около 50 бомб, но ни одна в корабль не попала. Однако в палубу в кормовой оконечности угодил 6-дюймовый снаряд, в районе 227—230-го шп. образовалась пробоина площадью 1,5 м^2, были повреждены трубопроводы забортной воды и отопления, возник пожар в кубрике № 12, на юте загорелись 6 больших глубинных бомб; 9 моряков были убиты, 30 ранены.

За 5 дней немцы выпустили по «Кирову» более 500 снарядов, самолеты Люфтваффе сбросили на него 326 бомб. Благодаря умелому маневрированию и точному огню зенитчиков крейсер не получил прямых попаданий. Всего же за период обороны Таллина от разрывов авиабомб и снарядов вблизи борта корабль получил 45 пробоин в наружной обшивке борта и надстройках, оказались разбитыми 47 иллюминаторов, вышли из строя 2 дальномера КДП (сотрясение оптики). Но корпус выдержал испытания, разошедшихся швов и трещин в нем не было. Сам же «Киров» выполнил 36 стрельб, обрушив на противника 235 180-мм снарядов, в среднем по 6,5 снаряда за стрельбу. Моряки вынуждены были экономить боезапас главного калибра, поскольку на складах базы 180-мм снарядов не было.

С получением приказа Ставки об эвакуации Таллина корабли должны были обеспечивать ее артиллерийское прикрытие. Расход боезапаса на заградительный огонь для «Кирова» определили из расчета оставления резерва на переход 12—15 снарядов на орудие.

Вечером 27 августа наши сухопутные части начали посадку на транспорты. Орудия кораблей в это время вели отсечной заградительный огонь — настолько мощный и точный, что неприятель даже не пытался проникнуть в район гаваней. Прикрывая отход войск, «Киров» выпустил 45 снарядов главного калибра. На отражение атак вражеской авиации зенитчики крейсера израсходовали 224 100-мм и 590 45-мм снарядов.

Корабли флота, обеспечивавшие переход конвоев, были сведены в три отряда. «Ки-



«Киров» в 1941 г.

ров» (флаг командующего КБФ и ФКП командира ОЛС, назначенного командиром отряда главных сил) включили в состав отряда главных сил. На нем находились Военный совет КБФ, члены правительства Эстонии, а также Краснознаменное знамя Балтийского флота. Кроме того, на крейсер были погружены ценности Госбанка. Кроме крейсера в отряд вошли: лидер «Ленинград», эскадренные миноносцы «Сметливый», «Гордый» и «Яков Свердлов», подводные лодки С-4, С-5, «Калев» и «Лембит», посыльное судно «Пиккер», ледокол «Сууртылл», пять торпедных катеров, шесть катеров МО и пять БТЩ: «Шпиль» «Фугас», «Гафель», «Верп» и Т-217. На переходе от меридиана мыса Юминданина до острова Гогланд отряд главных сил по плану должен был прикрывать I и II конвои.

К 23.00 27 августа корабли вышли на рейд к островам Нейссар и Аэгна, продолжая вести артиллерийский огонь по наступающим войскам противника. Первоначально планировалось начать вывод кораблей и транспортов в море в ночь с 27 на 28-е, чтобы самый опасный участок перехода у м. Юминда форсировать в светлое время суток. Но помешал разыгравшийся семибалльный шторм — конвои двинулись в путь только после полудня.

В первое время, пока не происходило случаев повреждения тралов, ширина протраленной полосы достигала трех кабельтовых. Но даже в таких выгодных условиях находившиеся в охранении «Кирова» миноносцы «Яков Свердлов» и «Гордый», которым было приказано держаться соответственно на курсовых углах 60° левого и правого борта на расстоянии в 3—5 кбт от крейсера, должны были идти вне тральной полосы, прикрываясь лишь параванами. На крейсере и лидере, шедшими концевыми в кильватерной колонне проводившихся кораблей, а также на эскадренном миноносце «Сметливый», державшемся в голове крейсера, также были поставлены параванные охранители.

Первые атаки авиации противника успешно отражались мощным огнем зенитной артиллерии, и ни одна бомба не попала в боевые корабли. Между 19.00 и 19.30 юминдская батарея с дистанции 115— 95 кбт дважды вела огонь по крейсеру «Киров», сделавшему в ответ шесть залпов из орудий главного калибра. Дымовая завеса, ставившаяся эскадренными миноносцами, торпедными катерами и катерами МО, не позволила противнику пристреляться. Особенно искусно дымовая завеса ставилась с миноносца «Яков Свердлов».

К востоку от о. Кери корабли и суда вошли в район плотных минных заграждений противника (с 11 июля по 28 августа к северо-западу, северу и северо-востоку от м. Юминда немцы выставили более 2500 мин и

минных защитников). Всего за полчаса наблюдатели «Кирова» обнаружили впереди корабля 5 мин. С 19.30 до 20.10 взрывами мин и минных защитников были повреждены тралы трех из пяти БТЩ. Попав в непротраленную полосу, подорвалась и затонула ПЛ С-5.

В это время отряд главных сил, оставив позади I конвой, шел впереди всего флота, форсируя восточную часть Юминдского минного поля, совсем недавно усиленную противником постановкой минных заграждений «И-69» и «И-42». При пересечении линии «И-69» крейсер около 20.25 захватил правым параваном мину типа ЕМС. Благодаря неисправности трубки КА мина не взорвалась, но через несколько минут параван всплыл и стал приближаться к борту крейсера. Тралящую часть обрубили автогеном, и это помогло предотвратить подрыв на мине. Таким же способом удалось избежать опасности и во второй раз, когда спустя полчаса в параван попала мина, захваченная в районе заграждения «И-28». Во время этих маневров крейсер шел малым ходом и поэтому все больше отставал от тральщиков.

В 20.40 «Яков Свердлов» подорвался на мине и затонул. Около 21 часа «Сметливому» было приказано выйти в охранение крейсера на курсовой угол 60° левого борта на место погибшего эсминца. На «Сметливом» исполнили приказание, но одновременно доложили, что корабль идет теперь по непротраленной полосе. Вслед затем взрывом мины был перебит трал БТЩ «Верп», а в параване крейсера была обнаружена мина. После этого в 21.25 «Сметливому» было приказано занять прежнее место в голове крейсера.

В 22.45 командующий флотом отдал приказ всем кораблям и судам встать на якорь к северу от о. Вайндло, не дойдя до первоначально намеченного района у маяка Родшер. В 5.40 утра отряд главных сил снялся с якоря и продолжил движение. Вражеские самолеты, ища более легкой добычи, не слишком досаждали крейсеру, и все произведенные ими атаки, отбивавшиеся хорошо управляемым огнем корабельной зенитной артиллерии, оказались безуспешными; сброшенные с самолетов бомбы падали в 100—200 м от крейсера. Во время таллинского перехода крейсер отразил атаки 32 самолетов, ни одна из более чем 80 бомб, сброшенных на корабль, не достигла цели. Пройдя северным фарватером, отряд главных сил в 16.40 пришел на Кронштадтский рейд.

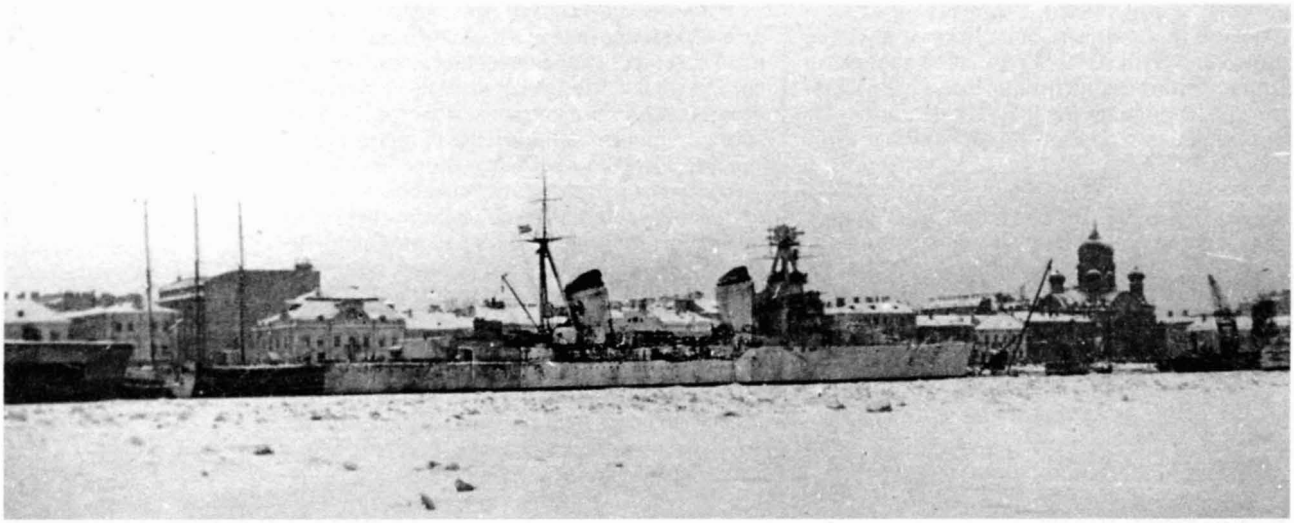
30 августа буксиры ввели «Киров» в Лесную гавань и поставили у стенки. Корабль был включен в систему артиллерийской обороны Ленинграда. Приказом Наркома ВМФ от 30 августа 1941 года Отряд легких сил КБФ был расформирован, а его корабли переданы в состав эскадры (командующий вице-адмирал В.П.Дрозд). До конца войны «Киров» являлся ее флагманским кораблем.

В ночь с 3 на 4 сентября крейсер вел огонь по войскам противника на Карельском перешейке, выпустив 85 снарядов главного калибра. С 4 по 6 сентября он выполнил более 30 стрельб, помогая своим огнем частям 23-й армии остановить неприятеля на приморском участке, на рубеже р. Сестра. Корабль принимал участие в отражении сентябрьского наступления на Ленинград, 7 сентября вел огонь по южному берегу залива в районе Ораниенбаума, а 8-го, совместно с линкором «Октябрьская революция», обстреливал немецкие войска в районе Дятлицы—Кипень.

Корабельная артиллерия наносила серьезный урон наступающим вражеским частям. И тогда немцы бросили на корабли и Кронштадт авиацию. Десятки бомбардировщиков, волна за волной, совершали налеты. Если в Таллине «Киров» мог маневрировать на рейде, уклоняясь от атак авиации, то в Кронштадте он стоял в гавани с холодными машинами. За 10 дней стоянки на крейсере усилили зенитное вооружение: сняли три 45-мм орудия и установили пять 37-мм автоматов 70-К. И 19 сентября, впервые после таллинского перехода, зенитная артиллерия «Кирова» открыла огонь по самолетам противника. 21 сентября немцы совершили три массированных налета на Кронштадт, бомбы упали вблизи корабля, а его зенитчикам удалось сбить один «юнкерс». 22 сентября противник прорвался к берегу залива в районе Урицка, и в придачу к авианалетам начались артиллерийские обстрелы базы.

23 сентября 100-мм орудия крейсера выпустили 693 дистанционных гранаты (свыше 115 на орудие), 45-мм пушки — 827 снарядов, а 37-мм автоматы — 370. В результате был сбит еще один Ю-87. В этот день в 14.30 во время авианалета корабль получил два прямых попадания. Одна бомба попала в палубу полубака правого борта на 110-м шп. и взорвалась при прохождении через каюты начсостава. Вторая, пробив верхнюю палубу в районе 100-го шп., упала на нижнюю броневую палубу и не взорвалась. Погибли 3 моряка, 12 ранило. Возник пожар, но его быстро ликвидировали. После отбоя тревоги в одной из кают была обнаружена неразорвавшаяся авиабомба. Матросы открыли иллюминатор и выбросили ее за борт.

Всего за четыре дня — с 21 по 24 сентября 1941 г. — в результате попадания бомб и снарядов, а также от близких разрывов, на корабле в трех местах были пробиты палуба полубака и верхняя палуба (площадь каждой пробоины 2 м^2); от взрыва прогнулся настил верхней палубы; броневая палуба получила вмятину; оказались разрушены 10 кают, камбуз, гальюн; в надводном борту выше бронепояса насчитали 80 пробоин; на 114-м шп. была сгофрирована водонепроницаемая переборка; осколками в двух местах пробило броневой пояс; 55 иллюминаторов остались без стекол. Кроме того, повредило 3 дально-



«Киров» в блокадном Ленинграде, зима 1941/42 г. Крейсер, находящийся на Неве у 17-й линии Васильевского острова, выкрашен в «зимний» камуфляж.

мера, вышли из строя прицелы и визиры трех зенитных батарей, оказались рассогласованы схемы зенитных целеуказаний, поврежден правый торпедный аппарат.

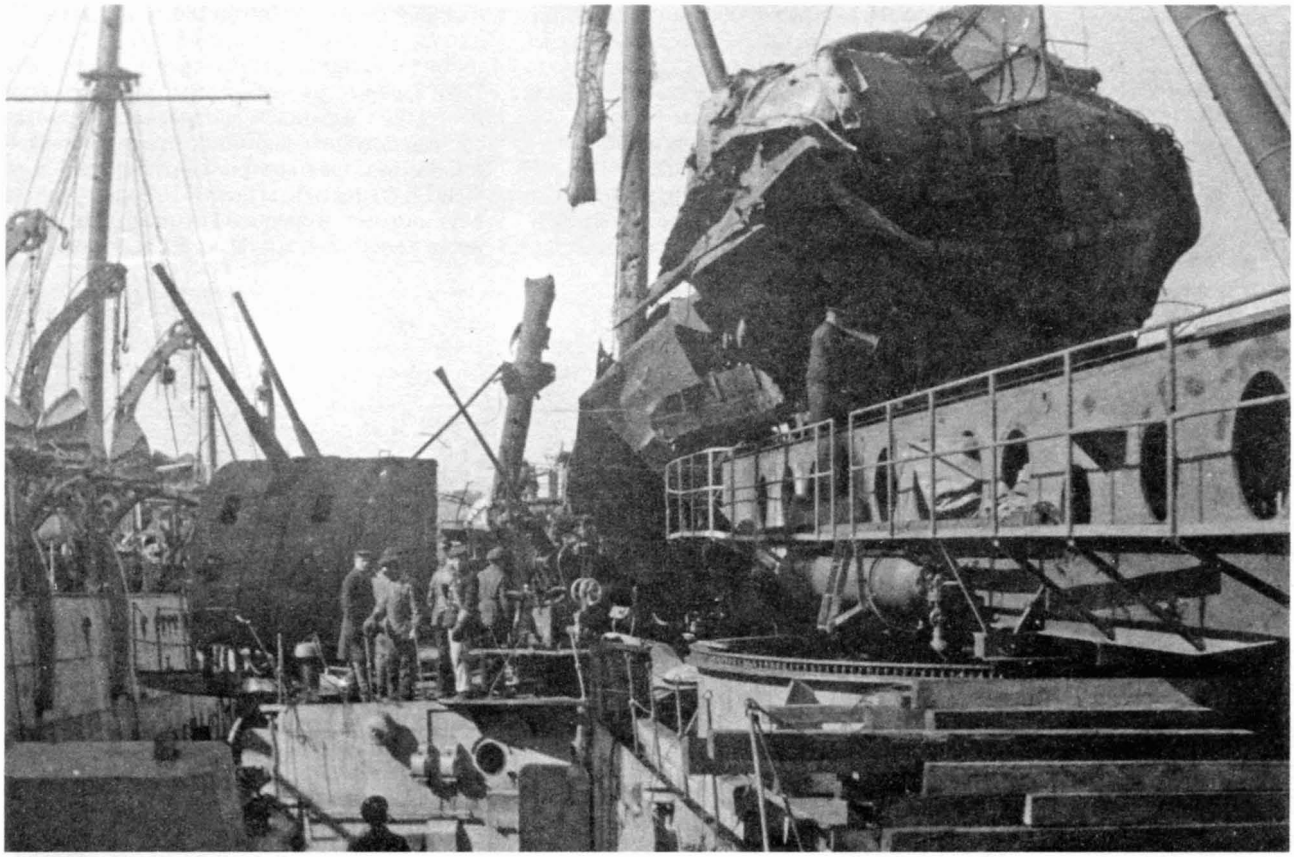
За время стоянки «Кирова» в Кронштадте орудия его главного калибра выпустили около 500 снарядов, зенитчики сбили 3 и повредили 12 самолетов противника.

В связи с регулярными обстрелами рейдов и гаваней Кронштадта военный совет КБФ принял решение перебазировать крупные корабли в Ленинград. В ночь с 23 на 24 сентября «Киров» совершил этот переход и в 6.24 стал у стенки завода № 194. Но поскольку заводские цеха ограничивали сектора обстрела главного калибра, крейсер перевели к правому берегу Невы (у 19-й линии Васильевского острова).

После замерзания Невы и Финского залива крейсер в числе других кораблей включили в систему обороны Ленинграда с морского направления, а из его личного состава сформировали стрелковый батальон. 18 декабря крейсеру установили оперативную готовность на зимний период — 6 суток; в постоянной боеготовности должна была находиться одна башня главного калибра. В декабре 1941 г. большинство кораблей КБФ перевели на угольное и дровяное отопление, но «Киров», один из немногих, был оставлен на нефтяном отоплении с суточным расходом 8 т. Для сохранения тепла в помещениях палубу покрыли толстым слоем шлака, над люками и у дверей надстроек соорудили тамбуры.

В суровую блокадную зиму 1941/42 года экипаж совместно с рабочими завода № 189 ремонтировал корабль, устраняя повреждения. Особенно плохим состоянием отличались главные котлы, требовалась замена трубок в пароперегревателях. Ни технических средств, ни сил для этого не было. Рабочие с помощью моряков гнули трубки в холодном цеху, вручную вращая станок.

28 марта 1942 г. немецкое командование отдало приказ о начале операции «Айсштосс»



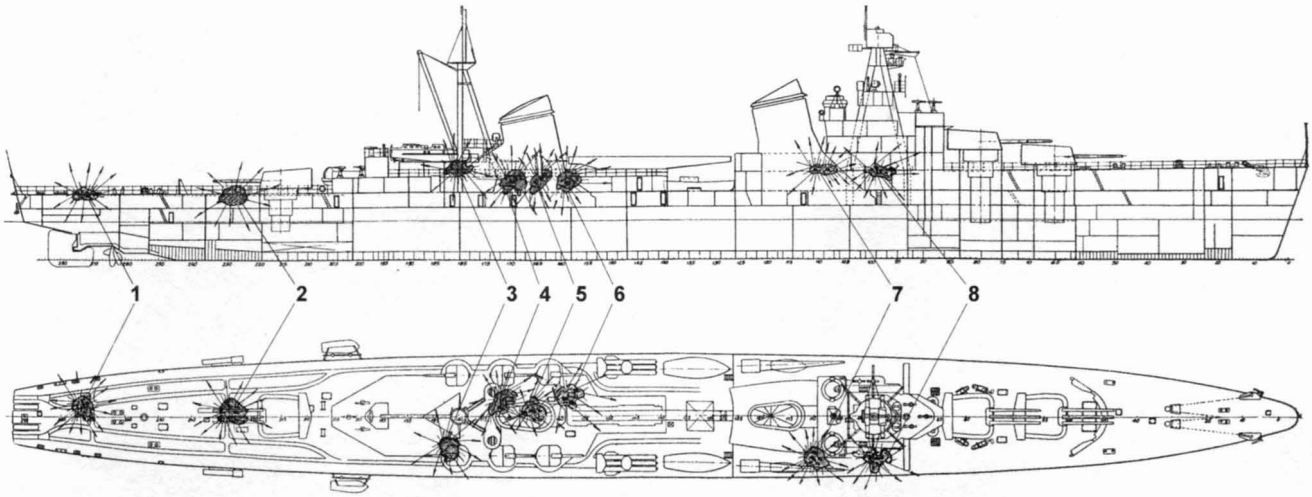
(«Ледовый удар»). Оно рассчитывало уничтожить вмерзшие в невский лед корабли комбинированным ударом артиллерии и бомбардировочной авиации. Для этого были выделены осадная артиллерия 18-й армии и соединения 1-го воздушного флота (1-й авиакорпус). 4 апреля при массированном налете на Ленинград на крейсер было сброшено 10 бомб, из которых 9 разорвались вблизи борта, а одна попала в корабль в районе 273-го шп.—она пробила две палубы, борт и разорвалась уже в воде. Вышли из строя дальномеры КДП, повредило две артустановки — 45-мм и 100-мм, наружная обшивка и палубы получили значительные вмятины. При отражении налета на крейсере израсходовали 207 100-мм, 390 45-мм, 650 37-мм снарядов и 1500 12,7-мм патронов зенитного боеприпаса. В ночь на 5 апреля противником была предпринята вторая попытка нанести удар по кораблям. Но к городу смогли прорваться лишь 8 самолетов.

24 апреля немецкая авиация в рамках новой операции «Гетц фон Берлихинген» нанесла третий массированный удар, во время которого «Киров» получил прямые попадания трех авиабомб и одного шестидюймового снаряда. В 14.00 две 50-кг бомбы, попавшие в район кормовой трубы, вызвали пожар в отделении вспомогательных котлов и других помещениях в надстройке. Начал рваться при-

«Киров» после авианалета 24 апреля 1942 г.: разрушенная кормовая труба и перебитые опоры грот-мачты.

готовленный к стрельбе боезапас зенитных орудий. Его начали выбрасывать за борт, некоторые снаряды взрывались прямо в руках моряков. Потери экипажа в этот день были очень серьезными— 86 убитых и 46 раненых. В 14.46 пожар полностью ликвидировали. Корабль получил крен 2° на левый борт. В результате бомбежки были разрушены запасной командный пункт, кормовые ходовая рубка, ходовой и сигнальный мостики; вся средняя надстройка от 140 до 180-го шп. на верхней палубе и помещения под ней на нижней (броневой) палубе, в том числе кубрики № 6, 7, 8 и 9; кормовая труба с дымоходами до броневой палубы, «ноги» грот-мачты, кормовая часть катапульты, кормовая стрела, шлюпбалки, камбуз, шахты турбовентиляторов № 9, 10 и 12; фундаменты шести 100-мм орудий и двух автоматов средней группы; подволок и носовая переборка, а также все вспомогатель-

В редкие минуты отдыха: моряки «Кирова» катаются на коньках у борта своего корабля. Обратите внимание на камуфляжную окраску крейсера и укрывающие палубу брезентовые чехлы.



Боевые повреждения крейсера «Киров»:
1 — от авиабомбы 4.4.1942; 2 — от снаряда 24.8.1941; 3 — от снаряда 24.4.1942; 4, 5 и 6 — от авиабомб 24.4.1942; 7 и 8 — от авиабомб 23.9.1941.

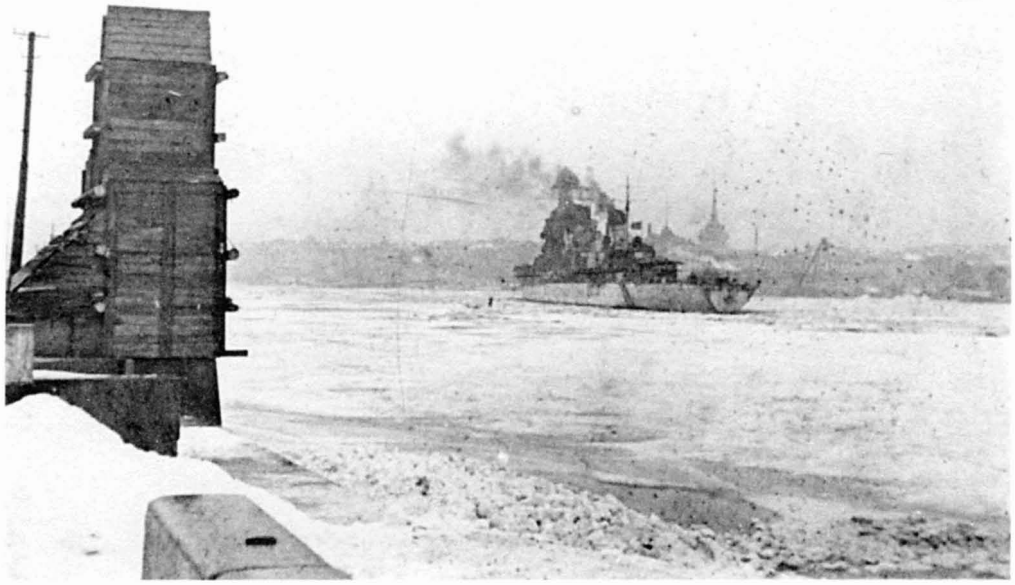
ные механизмы отделения вспомогательных котлов. Замены требовали пять 100-мм орудий Б-34 и два автомата 70-К, поврежден дальномер КДП и выведен из строя 1,5-м дальномер на кормовом мостике. Все приборы торпедной стрельбы оказались разбиты, а трубы правого торпедного аппарата повреждены. Сбило все антенны передатчиков «Ураган», «Бриз» и «Бухта». Из зенитных средств на крейсере остались только по три 45-мм и 37-мм орудия и пулеметы. Всего сгорело 198 100-мм гранат, 376 трассирующих снарядов калибра 37-мм, а из-за того, что был ошибочно затоплен погреб № 8, подмочено 134 100-мм гранаты, 79 100-мм фугасных и 840 37-мм трассирующих снарядов.

В ночь с 24 на 25 апреля буксиры перевели «Киров» за мост Лейтенанта Шмидта к набережной Красного флота, а на его место поставили старое учебное судно «Свирь». Следующим утром «юнкерсы» вновь появились над бывшей стоянкой крейсера и потопили «Свирь». По приказу начальника штаба КБФ на середине Невы между мостами Лейтенанта Шмидта и Республиканским были установлены бочки, стоя на которых, «Киров» мог вести огонь главным калибром.

Начавшийся вскоре ремонт корабля занял два месяца и включал изготовление кожуха второй дымовой трубы, кормовой надстройки и ЗКП (его выполнили стальным, как на проекте 26-бис), установку новых

Митинг на крейсере «Киров» в годы блокады. Кормовая башня и часть надстроек укрыты маскировочными тентами, кроме того, хорошо видна временная гротмачта, установленная взамен разрушенной взрывом бомбы.

«Киров» на Неве, зима 1943/44 г.

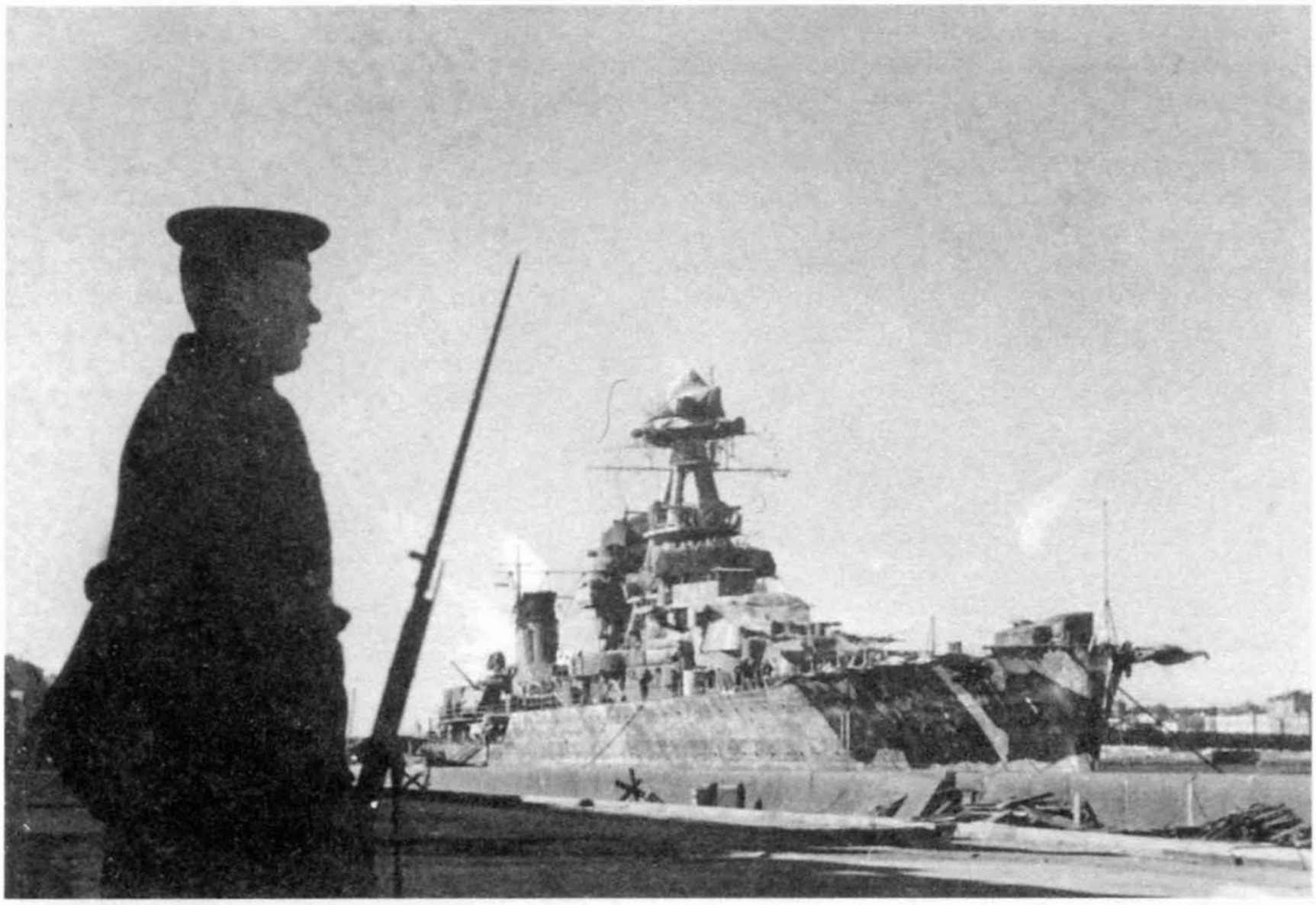


универсальных орудий. Вместо трехногой грот-мачты поставили легкую, одинарную. Катапульту сняли, освободив место под зенитки. Зенитное вооружение крейсера усилили: вместо шести установили восемь 100-мм орудий; вместо катапульты — три 37-мм автомата; 45-мм пушки на кормовой надстройке заменили 37-мм автоматами, число которых было доведено до 12; установили дополнительно два счетверенных 12,7-мм пулемета «Виккерс». Работы выполнял завод № 189. В конце июня «Киров» перевели к правому берегу Невы, к Университетской набережной. В 1943 г. верхнюю палубу крейсера покрыли броневыми плитами толщиной 35 мм в два слоя. Общий вес плит составил 270 т.

Расчет 37-мм зенитного автомата крейсера «Киров», 1942 г.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 февраля 1943 г. «За образцовое выполнение экипажем боевых заданий командования и проявленные при этом мужество и отвагу» крейсер «Киров» первым среди надводных кораблей КБФ был награжден орденом Красного Знамени.

В январе 1944 г. началась операция по разгрому немецких войск под Ленинградом — событие, которого так ждали жители блокадного города и все его защитники. «Киров» вместе с другими кораблями эскадры был включен во 2-ю артиллерийскую группу под командованием вице-адмирала Ю.Ф.Ралля (держал флаг на крейсере). Утром 19 января буксиры взломали невский лед, крейсер вышел на середину реки и стал на якорь напротив Академии художеств (Университетская набережная). С 8.00 он обстреливал узлы дорог, живую силу и технику в районе Копорское — Ковово — Зайцево — Телези, поддерживая наступление 42-й армии, подавляя и разрушая очаги сопротивления противника; до 16.15 было выпущено 72 снаряда главного калибра. На следующий день корабль вел огонь по району Тайцы — София. К исходу 20 января войска Ленинградского фронта овладели Урицком, вечером 27-го января загремели зе-



Крейсер «Киров» у Университетской набережной, январь 1944 г.

«Киров» и другие корабли Балтфлота салютуют в честь окончательного прорыва блокады Ленинграда, 27 января 1944 г.

Вверху: кормовой зенитный дальномерный пост (командир — лейтенант В.А.Иванов) крейсера «Киров», 28 марта 1944 г.

Справа: крейсер ведет огонь по позициям противника во время наступления на Карельском перешейке, 7 июля 1944 г.

нитные орудия крейсера — впервые за годы войны они стреляли холостыми, салютуя в честь долгожданной победы под Ленинградом.

В июне 1944 г. «Киров», заняв огневую позицию в Ленинградском торговом порту, огнем главного калибра разрушал доты и дзоты «линии Маннергейма», обеспечивая наступление войск Ленинградского фронта на выборгском направлении. Это были его последние боевые залпы...

Всего за годы Великой Отечественной войны крейсер пережил 24 налета вражеской авиации, в которых участвовали 347 Ю-88 и Ю-87. Его командирами в этот период были капитан 2 ранга (затем капитан 1 ранга) М.Г.Сухоруков, с ноября 1941 г. — капитан 1 ранга С.Д.Солоухин, с января 1945 г. — капитан 2 ранга М.Д.Осадчий.

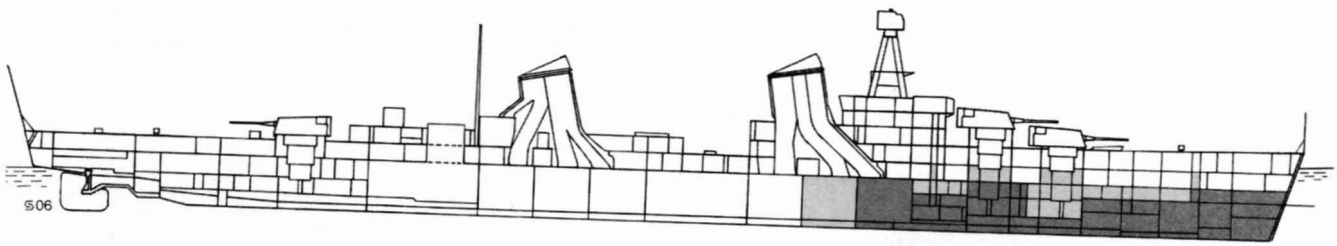
В мае 1945-го «Киров» перешел в Кронштадт. Согласно плану боевой подготовки, 16 октября он под флагом командующего эскадрой вице-адмирала Л.А.Владимирского вышел из Кронштадта на полигон для выполнения артиллерийских стрельб. Однако в этот день выполнить все стрельбы не удалось, так как не сработал ЦАС. Их перенесли на следующий день. Укомплектованность личным составом на тот момент на корабле была неудовлетворительной. Так, отсутствовали старпом, командиры БЧ-5 (укомплектованной, кстати, всего на 41,5%), дивизиона движения, котельной, электротехнической и турбомоторной групп. На крейсере велись работы по ремонту размагничивающего устройства, которые к выходу на стрельбы не были завершены. При выходе в море 17 октября командир корабля доложил в штаб о том, что РУ не работает, однако там не среагировали — срывать запланированные стрельбы никто не хотел. Это был уже не первый случай, когда корабль выходил в море с невключенной размагничивающей обмоткой или с включенной, но с неработающей системой размагничивания.

17 октября в 11.51 «Киров» снялся с якоря и в 11.59 лег на створ кронштадтских маяков, дав ход 16 узлов. По готовности № 3 в действии находились оба ГТЗА, главные котлы № 2 и 5, турбогенераторы № 1 и 4. В 12.48 в носовой части с левого борта раздался сильный взрыв. Это произошло в точке с координатами 60°01'6" с.ш. и 29°18'8" в.д. на глубине 21 м. Громадный столб воды поднялся до откидного командного мостика. Во многих помещениях погас свет. Личный состав, находившийся на верхней палубе, был сбит с ног взрывной волной. В 12.57 объявили аварийную тревогу, и началась борьба за живучесть корабля. Экипаж под командованием М.Д.Осадчего действовал мужественно и умело.

Часть механизмов вышла из строя. Корабль лишился хода, начал дрейфовать и в 13.10 вынужден был стать на якорь. Быстро затопило 1-е котельное отделение. Вода поступала в артпогреба № 1 и 2. Водой, в которую попал мазут, затопило центральные штурманский и артиллерийский посты и пост энергетики и живучести. Корабль кренился на левый борт и садился носом. От сотрясения вышли из строя все радиопередатчики, а на участке от 0 до 155-го шп. — электро- и турбо-пожарные насосы, а также пожарная магистраль с водоотливными средствами. Переносные водоотливные средства не могли обеспечить откачку поступающей воды.

Буквально через 5 минут после взрыва экипажу удалось укрепить подпорами главную водонепроницаемую переборку 104-го шп. во 2-м котельном отделении и завести пластырь размерами 4х5 м с левого борта в районе 86—94 шп. верхней кромкой на 1 м ниже ватерлинии. Пластырь прикрывал лишь малую часть поврежденного участка и не присасывался к корпусу из-за образовавшихся гофров. За первые 10 минут после взрыва корабль принял около 1000 т воды, и поступление ее продолжалось. Затопило дифферентные отсеки № 3 и 4, корма поднималась все выше, приемники пожарных насосов выходили из воды, и давление в пожарной магистрали падало, снижалась производительность эжекторов и переносных гидротурбин. Периодически падало давление пара в котле № 2, так как в мазут попадала вода. К 14.00 стало ясно, что своими средствами воду не откачать. По при-

Крейсер «Киров» после подрыва на мине 17 октября 1945 г.



— ***полностью затопленные отсеки***

— ***частично затопленные отсеки***

казанию командира корабля помещения гидроакустики, носовой электростанции, 1-й башни, 2-го котельного отделения, кубрика № 5, артпогреба № 10, артиллерийских и минных кладовых пришлось оставить, двери и люки, ведущие в них, задраили и укрепили подпорами.

Авария произошла недалеко от Кронштадта, на оживленном фарватере. Но, несмотря на поднятый на корабле сигнал бедствия и выпущенные в воздух красные ракеты, находившиеся рядом суда никак не реагировали на сигналы бедствия. В 13.30 мимо проходил большой морской буксир «Сердоболь».

Только после того, как М.Д.Осадчий приказал дать очередь из 37-мм автомата перед его форштевнем, буксир направился к «Кирову». Почти одновременно к терпящему бедствие кораблю подошел тральщик ТЩ-186, и через его радиостанцию в Кронштадт было передано сообщение о подрыве на мине.

В 14.18 на крейсере вместо котла №2 был разведен котел № 4, вспомогательные механизмы машинных отделений пущены, готовились к работе ГТЗА. К 14.30 дифферент на нос достиг 5,6 м, осадка носом — 9,9 м (до аварии — 6,2), кормой — 4,3 м, крен на левый борт —3,5°.

В 14.50 на РКП доложили, что обе машины готовы. В 15.20 на «Сердоболь» с кормы был подан трос и пущен шпиль. В 15.58 корабль снялся с якоря, дал задний ход 20 об/мин, а «Сердоболь» начал буксировать корабль кормой вперед на Кронштадтский рейд. В 17.33 к борту крейсера подошел эсминец «Стройный», доставивший аварийные партии (50 человек из состава БЧ-5 линкора «Октябрьская Революция» и крейсера «Максим Горький»), а также шланги и мотопомпы для откачки воды. Прибывший буксир К-13 принял с кормы крейсера трос и вместе с «Сердоболем» продолжал буксировку «Кирова».

В 18.00 в котел № 4 попал мазут с водой, он погас, и турбины остановились. В 18.30 был введен в действие котел № 6, и в 18.50 корабль дал ход. За несколько минут до этого к носу крейсера подошел буксир «Цецилия» и подал трос, чтобы обеспечивать маневрирование. Однако из-за трагической оплошности «Цецилию» не успели предупредить о том, что «Киров» дал ход — буксирный трос резко натянулся, буксир лег на борт, опрокинулся и затонул, погиб один член его экипажа.

В 19.07 корабль вошел на Большой Кронштадтский рейд и стал на якорь, коснувшись носом грунта. Крейсер принял около 2000 т воды, его отсеки были затоплены на длине 70 м. Использование водоотливных средств подошедших на помощь в 22.30—23.30 ледокола «Малыгин» и спасательного парохода «Трефолев» результата не дало. На следующий день

Краснознаменный крейсер «Киров» вошел в Неву для участия в военно-морском параде.

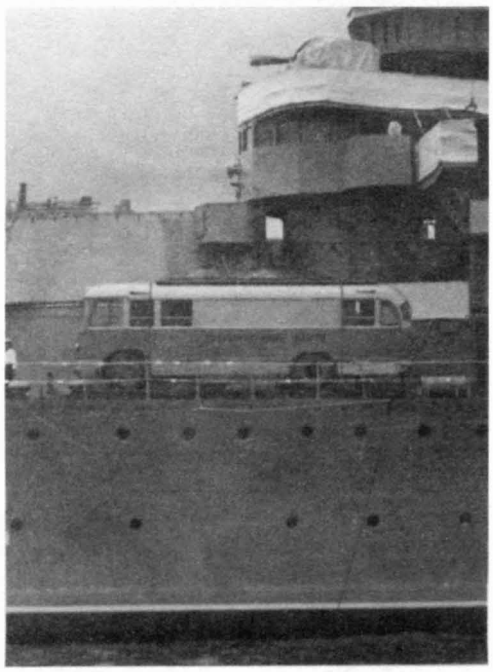
Гости крейсера «Киров» облачают командира корабля в среднеазиатский халат.

осадка носом достигла 11,2 м, кормой — 3,9 м, форштевень возвышался над водой всего на 2,2 м. Крейсер носовой оконечностью сидел на грунте. После того как на корабль было доставлено и установлено несколько водоотливных мотонасосов, вода постепенно начала убывать, а нос подниматься из воды.

19 октября турбины корабля были вновь готовы к работе, и в 13.15 с помощью буксиров его повели в Среднюю гавань. В 15.45 был отдан левый якорь у дока имени Велещинского. К вечеру 21 октября крейсер имел дифферент на нос 4 м. Вводить в док в таком положении корабль было опасно, поскольку при постановке на клетки могли возникнуть большие напряжения в корпусе, Из Ломоносова буксиры доставили два понтона грузоподъемностью по 20 т, их завели под носовую часть и сняли крейсер с мели. 28 октября «Киров» был введен в док и поставлен на клетки.

При осмотре корпуса оказалось, что на корабле погнут киль, стрингеры, имеются вмятина в борту и серповидная трещина обшивки длиной до 10 м, на протяжении 40 м (40— 104-й шп.) днище вдавлено внутрь на 550 мм, местами наружная обшивка имеет надрывы. При взрыве вылетели тысячи заклепок, и корпус значительно фильтровал. Затопило 9 смежных отсеков, тогда как по расчету непотопляемость обеспечивалась при затоплении только трех отсеков.

Потребовалась смена обшивки днища, набора корпуса и второго дна от 46-го до 104-го шп. В результате аварии полностью вышло из строя КО № 1: главный котел со всеми вспомогательными механизмами, ПЭЖ; требуют



Еще один курьез: автобус с телевизионной аппаратурой на палубе «Кирова», июль 1965 г.

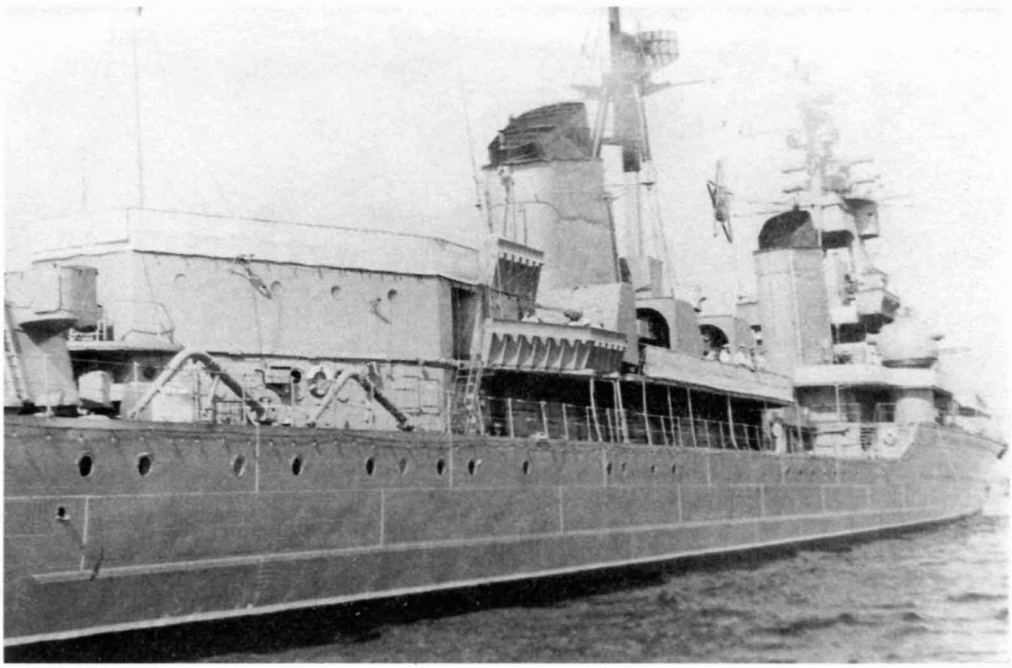
ремонта корпуса главных турбин, турбовентиляторы. От сотрясения вышли из строя КО №5, ПУС главного калибра, дизель-генераторы. Заклинена башня № 2, оборвалась цепь Галля привода ручного горизонтального наведения башен № 1 и 3 главного калибра.

Причиной разрушения явился взрыв немецкой донной магнитной мины типа «С» с весом заряда взрывчатого вещества 700 кг

ТГА (эквивалентного 910 кг тротила) на расстоянии 20 м от днища в районе носовой башни.

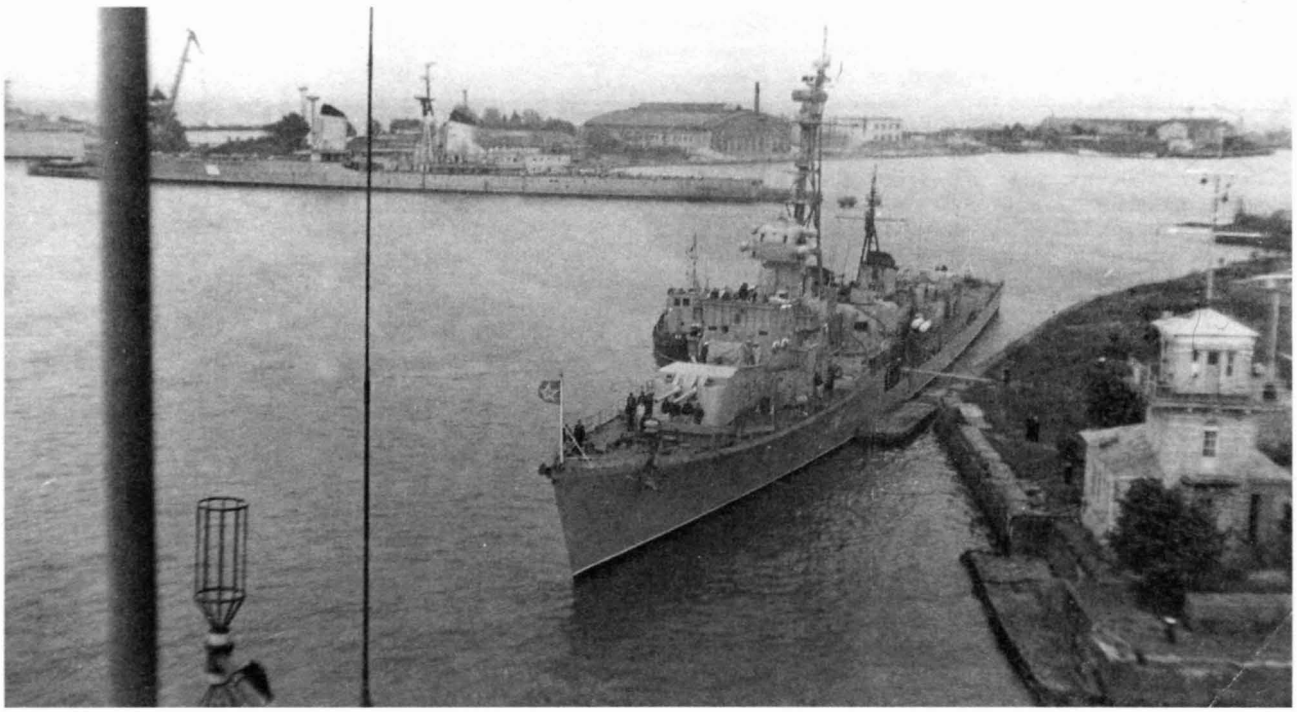
Ремонт на КМОЛЗ продлился до 20 декабря 1946 г., когда корабль был вновь введен в строй и вошел в состав эскадры Южно-Балтийского флота (4-й ВМФ).

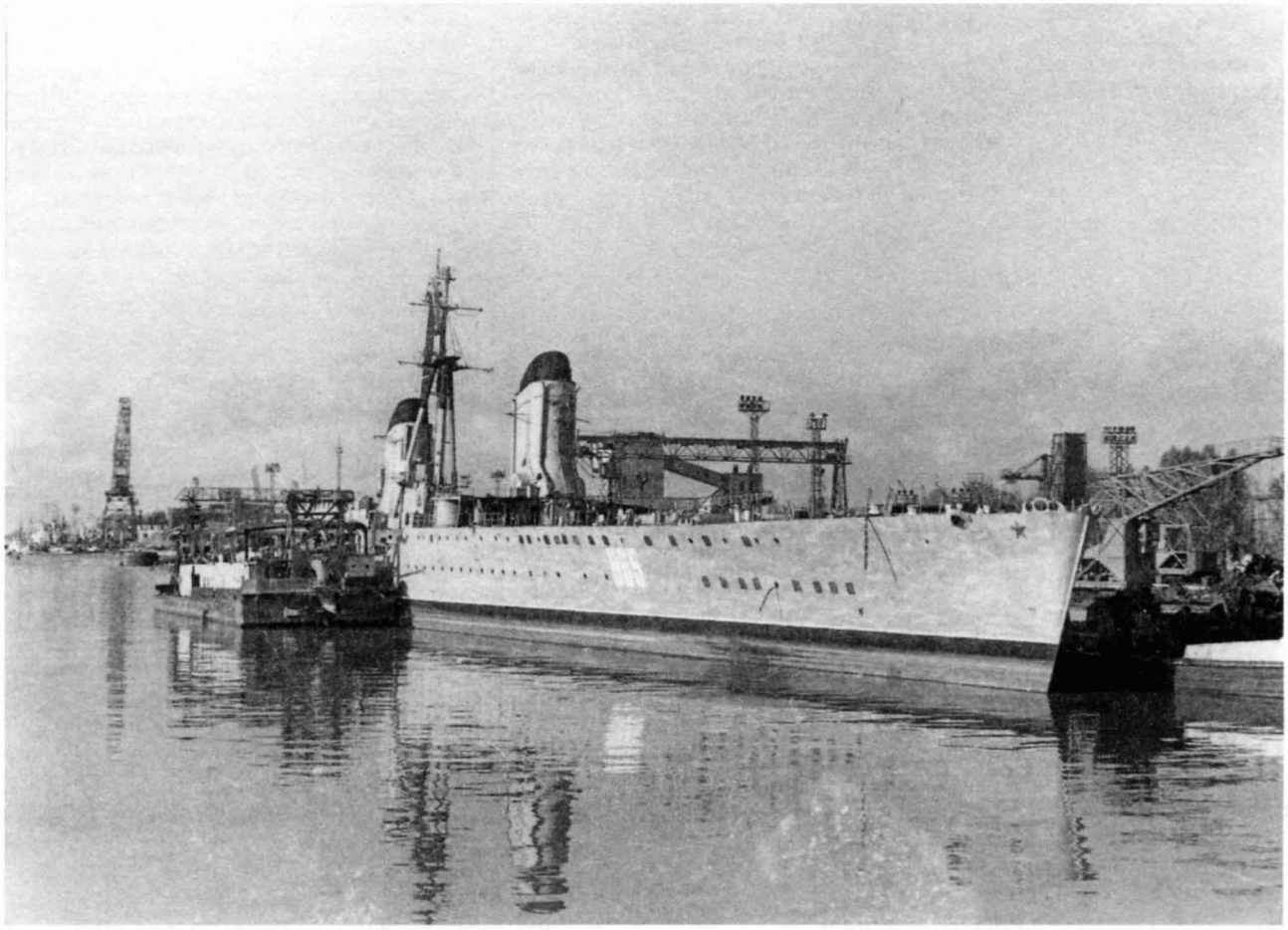
В комиссии по расследованию причин аварии, которую возглавил маршал Л.А.Говоров, работали военно-морские специалисты, представители МОП и юстиции. Было установлено, что крейсер вышел на красногорский полигон без включенной противоминной обмотки. Командир корабля капитан 2 ранга М.Д.Осадчий, и.о. старпома капитан-лейтенант В.Л.Быстров и и.о. командира БЧ-5 инженер-капитан-лейтенант Л.М.Аврутис были приговорены к пяти годам заключения. В 1947-м по ходатайству министра обороны СССР дело по обвинению командования



В 1960-е гг., после превращения крейсера в учебный корабль, на кормовой надстройке вместо батареи 37-мм автоматов В-11 было сооружено дополнительное помещение.

Внизу: разоруженный крейсер «Киров» в Кронштадте, 1976—1977 гг. На переднем плане — эсминец проекта 30-бис.





«Киров» в Угольной гавани в ходе разборки на металл, 1977 г.

крейсера было пересмотрено, осужденных освободили и восстановили в званиях.

В ноябре 1949-го крейсер прибыл в Ленинград и встал к стенке завода № 194 на капитальный ремонт и модернизацию, которые завершились в апреле 1953 г., после чего вошел в состав 4-го ВМФ, а с 11 июля 1955-го — в состав 8-го ВМФ. 2 января 1956 г. оба флота вновь были объединены в один — КБФ.

В январе 1956-го «Киров» вошел в состав 12-й дивизии крейсеров (создана приказом министра обороны от 4 января 1956 г.). В июне он (командир капитан 1 ранга П.И.Сидоренко) вместе с крейсером «Свердлов» и четырьмя эсминцами участвовал в тактических учениях в Северном море и южной Балтике (за год прошел 7568 миль).

29 апреля 1958 г. заслуженный корабль вывели из боевого состава и поставили в Кронштадте на отстой, но 6 сентября 1960-го он был расконсервирован, введен в строй и передан в состав ЛенВМБ, а 3 августа 1961 г. перекласифицирован в учебный крейсер. На нем проходили первую плавательную практику курсанты военно-морских училищ. В качестве флагманского корабля «Киров» участвовал в командно-штабных учениях «Север» (июль 1968 г.) и маневрах «Океан» (апрель — май 1970 г.). В составе отрядов кораблей «Киров» побывал с визитами в Гдыне (7— 10 июля 1965 г. и 25—27 июня 1970 г.) и Стокгольме (3—7 июля 1967 г.).

Где бы ни базировался крейсер, на праздничные парады он всегда приходил на Неву, в Ленинград. 12 июля 1965 г. «Киров» посетили Генеральный секретарь ЦК КПСС Л.И.Брежнев, секретарь ЦК КПСС Д.Ф.Устинов, министр обороны Р.Я.Малиновский, главком ВМФ С.Г.Горшков. На крейсере побывали главы многих государств, видные политические и общественные деятели. 27 июля 1967 г. здесь принимали первых советских космонавтов — Ю.А.Гагарина и В.В.Николаеву-Терешкову, а в августе 1970-го и в мае 1971-го — В.А.Шаталова. 14 декабря 1972 г. в связи с 50-летием образования СССР «Киров» был награжден юбилейным почетным знаком ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета и Совета Министров СССР.

22 февраля 1974 г. крейсер исключили из состава ВМФ и передали в ОФИ для разборки на металл. Две его носовые артиллерийские башни решили сохранить — ныне они установлены на площади Балтфлота на Васильевском острове в качестве памятника знаменитому кораблю.

Крейсер «Ворошилов» в Севастопольской бухте, 1941 г.

«Ворошилов»

После вступления в строй крейсер «Ворошилов» вошел в состав ОЛС ЧФ в качестве флагманского корабля, на нем держал свой флаг контр-адмирал Т.А.Новиков. Корабль отрабатывал задачи боевой подготовки, как одиночные, так и в составе отряда. С 14 по 20 июня 1941 г. участвовал в больших учениях флота, проводимых совместно с войсками Одесского военного округа. К началу войны крейсер прошел 16 892 мили за 1494 ходовых часа.

Уже 23 июня 1941 г. Верховное Главнокомандование поставило перед черноморцами задачу ударами авиации и набеговыми действиями кораблей разрушить портовые сооружения и уничтожить запасы нефти в главной базе противника — Констанце. Решение этой задачи Военный совет флота возложил на ОЛС. Артиллерийский удар по Констанце должна была наносить ударная группа — лидеры «Москва» и «Харьков», в группу корабельной поддержки вошли крейсер «Ворошилов», эсминцы «Сообразительный» и «Смышленый». Операцией руководил командир Отряда легких сил контр-адмирал Т.А.Новиков (флаг на «Ворошилове»). В случае встречи «Москвы» и «Харькова» с миноносцами противника ей надлежало отходить к группе корабельной поддержки, которая должна была маневрировать в 50 милях восточнее Констанцы.

«Ворошилов» вышел из Севастополя 25 июня 1941 г. в 22.41, на 2,5 часа позже лидеров. В темноте, в условиях радиомолчания, корабли потеряли друг друга, и всю ночь крейсер шел один, без охранения. «Смышленый» на Инкерманском фарватере зацепил параваном за грунт и так долго разбирался в случившемся, что до 3.00 не мог выйти за минное заграждение и встретил крейсер лишь утром, в 7.25, когда тот уже возвращался в Севастополь. «Ворошилов» и «Сообразительный» в 0.33 вышли за минное заграждение, и крейсер развил скорость 28 узлов. Эсминец в темноте отстал от флагмана и догнал его только на рассвете.

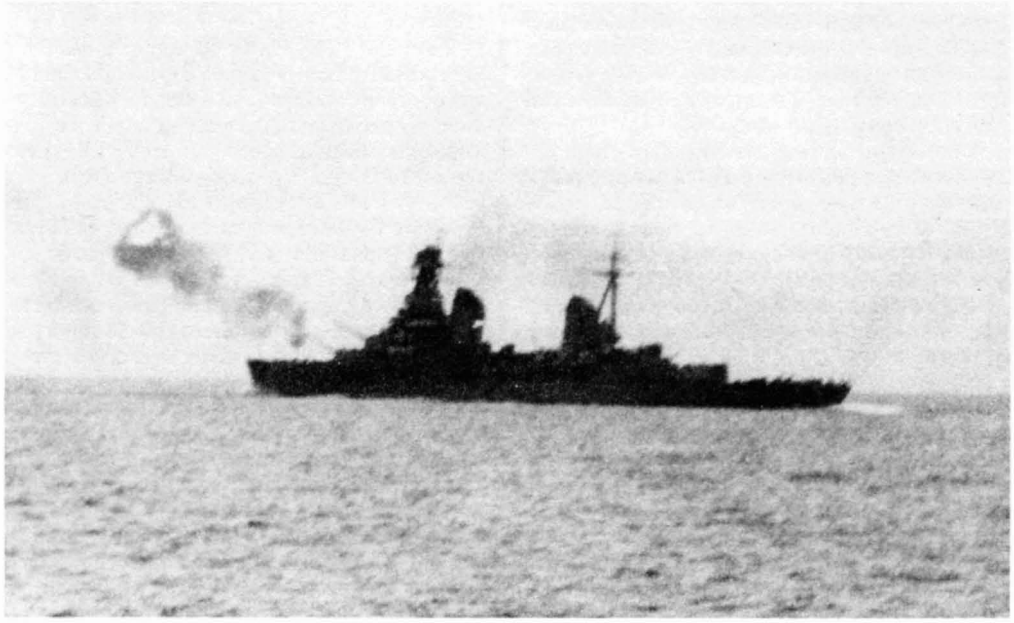
При подходе к Констанце лидеры из-за большой скорости хода потеряли параваны. В 5.02 26 июня ударная группа на скорости 28 узлов открыла огонь по порту. Румынские эсминцы и другие цели были плохо различимы в дымке на фоне берега, наши же корабли четко вырисовывались на светлом горизонте. По ним открыли огонь румынские корабли и береговая батарея, в воздух были подняты самолеты. В 5.10, выпустив 350 130-мм снарядов, лидеры легли на курс отхода и увеличили скорость до 30 узлов. В 5.21 мощный подводный взрыв разломил корпус лидера «Москва» на две части. Через несколько минут «Харьков» был накрыт залпом 280-мм береговой батареи. От сотрясений вышел из строя главный котел и скорость упала до 6 узлов. Тяжелые снаряды ложились в 5— 7 кбт от кормы, в это же время лидер атаковали бомбардировщики противника. В 5.36 с «Харькова» отправили радиограмму командиру Отряда легких сил: «Обстрелял нефтебаки, нуждаюсь помощи». Крейсер в это время, находясь в 50 милях от Констанцы, маневрировал противолодочным зигзагом на скорости 27—30 узлов. Т.А.Новиков приказал командиру эсминца «Сообразительный» немедленно следовать к лидеру. В 5.50 командир отряда получил с «Харькова» вторую радиограмму, но она оказалась искаженной, и о гибели «Москвы» Новиков узнал только в Севастополе. В 6.12 он обратился к командующему флотом с просьбой выслать для прикрытия «Москвы» и «Харькова» авиацию. В ответ поступило приказание: «Ворошилову» отходить полным ходом в Севастополь. Возвращавшийся в главную базу крейсер был встречен тральщиками, в охранение его вступили эсминцы «Беспощадный» и «Бодрый», с воздуха прикрывали истребители. В 13.41 26 июня он вошел в Севастополь. Здесь стоит отметить, что первая боевая операция ЧФ была спланирована штабом поспешно, без учета мнения командования эскадрой и ОЛС, и имела ряд существенных недоработок. Группа прикрытия

намного превосходила по артиллерийскому вооружению и ударную группу, и потенциального противника (4 румынских эсминца). Но в то же время непонятно, какую поддержку могли оказать лидерам корабли поддержки, находясь от них на расстоянии 50 миль — ведь крейсер мог преодолеть этот путь лишь за 1,5 часа при скорости 32 узла. Когда же эта поддержка потребовалась, крейсер по приказу командования флотом полным ходом пошел в главную базу, хотя ему реально ни корабли, ни авиация врага не угрожали.

Почти три месяца крейсер простоял в главной базе у Угольной пристани, а затем у пристани Совторгфлота. Экипаж занимался учениями и тренировками, дважды корабль выходил на рейд.

В середине сентября в связи с сосредоточением крупных сил немецко-фашистской пехоты и техники на подступах к Перекопу Военный совет ЧФ принял решение нанести по ним удар с моря, из Каркинитского залива, используя дальнобойные 180-мм орудия новых крейсеров. Крейсеру «Ворошилов» был отдан приказ обстрелять скопления противника в Алексеевке, Хорлы и Скадовске. Задача осложнялась тем, что стрельба должна была производиться в светлое время суток, и, кроме того, штаб флота не мог выделить ни одного эсминца для сопровождения крейсера. Весь расчет строился на внезапности удара. В 5.00 19 сентября «Ворошилов» вышел в море, по фарватеру № 5 в своем минном заграждении он шел с параванами 20-узловым ходом. Выйдя за границы минного поля, крейсер убрал параваны и развил скорость 30 узлов, идя противолодочным зигзагом. С воздуха его прикрывали истребители. В 8.40 крейсер обогнул м. Тарханкут. Получив данные от самолета-корректировщика МБР-2, он в 10.20 лег на боевой курс и в 10.30 открыл огонь по д. Алексеевка с дистанции 200 кбт, имея под килем минимально возможную глубину и ход 6 узлов. После второго залпа самолет-корректировщик показал накрытие, и крейсер сразу же начал стрельбу на поражение. В 10.58 огонь был перенесен на порт Хорлы (с дистанции 148 кбт). В 11.20 крейсер лег на новый галс и в 11.34 открыл огонь по Скадовску с дистанции 101 кбт. Самолет, у которого кончалось горючее, улетел, а «Ворошилов» продолжил стрельбу по видимым целям — скоплению войск и элеватору. В 11.50 он закончил стрельбу, и на 32-узловой скорости лег на курс отхода. Всего крейсер израсходовал 148 снарядов 180-мм калибра, результатом этого обстрела стали большие пожары. Получив сообщение об обнаруженной подводной лодке в районе фарватера № 4, корабль обогнул опасный район и вошел в главную базу по фарватеру № 2, с юга. В 19.25 он вернулся в Севастополь. Противник противодействия операции не оказал.

24—25 сентября крейсер в сопровождении эсминца «Смышленый» перебазировался из Севастополя в Новороссийск, где длительное время стоял у Элеваторной пристани. Несмотря на то, что немецкие воздушные разведчики постоянно появлялись над портом, место стоянки «Ворошилов» не менял. 2 ноября с 9.30 до 20.00 корабль подвергся нескольким налетам немецких пикировщиков. Отражая их атаки, зенитчики крейсера израсходовали 233 100-мм, 204 45-мм, 117 37-мм снарядов и 769 12,7-мм патронов. Во время первого налета в 9.36 три Ю-88 с высоты 800 м сбросили 10—12 бомб, из которых две



«Ворошилов» ведет огонь по врагу, 1941—1942 гг.

(весом по 250 кг) попали в крейсер. Первая пробила верхнюю, нижнюю палубы и платформу в районе 233-го шп. с правого борта и, пронизав обшивку, взорвалась в воде, на 4 м ниже ватерлинии. Взрывом разрушило наружные листы выкружки мортиры правого гребного вала, переборки между погребом 3-й башни и левым коридором вала, между коффердамом и правым коридором, между 9-м креповым отсеком и кладовой провизии. Поступившая через пробоину площадью 8 м² вода затопила артиллерийский погреб 3-й башни и минно-торпедные погреба, оба коридора гребных валов, 9-й креновой отсек, кладовую провизии, помещения кормовой рефрижераторной машины и коффердам. В настиле верхней палубы осталось отверстие диаметром 200 мм. Вторая бомба прошила две палубы в районе 273-го шп. в 1,2 м от правого борта и, ударившись о броневой скос румпельного отделения, взорвалась в шкиперской кладовой, образовав надводную пробоину площадью 16—18 м². Через пробоину в броневой защите румпельного отделения площадью 2,5 м² внутрь корпуса корабля хлынула вода. От взрыва верхняя палуба между 262-м и 286-м шп. вспучилась на высоту 1,8 м и образовалась поперечная трещина от борта до борта шириной до 300 мм. Возник крен 2,5° на правый борт. Было повреждено рулевое управление, руль заклинило в положении 20—25° лево на борт. Погас свет, в кубрике № 11 начался пожар. Пожар в погребе 3-й башни, к счастью, погасила вода, поступившая через пробоину. Кроме того, вода начала просачиваться в рулевое отделение, кормовой гиропост, кормовое МО и подбашенные отсеки.

Аварийные группы крейсера сумели быстро локализовать распространение воды по кораблю и погасить загоревшиеся в кубрике окраску переборок и личные вещи краснофлотцев. Корабль принял в кормовые помещения 660 т воды. Для ликвидации дифферента было принято еще 220 т воды в дифферентные отсеки № 1 и 2 и бензохранилище.

Экипаж начал готовить корабль к переходу в Поти для ремонта. Водолазы осмотрели винты и руль и не обнаружили повреждений. Линии валов также оказались неповрежденными. При запуске электронасоса в рулевом отделении выяснилось, что он не создает давление и рулевая машина не работает. Второй насос находился в затопленном румпельном отделении.

Следовать своим ходом в Поти с огромными пробоинами и неработающей рулевой машиной корабль не мог, для его буксировки был выделен крейсер «Красный Кавказ». В 19.00 портовые буксиры повели «Ворошилов» из Новороссийска на рейд. В тот момент, когда корабль проходил ворота порта, начался очередной налет — немецкие самолеты сбрасывали на парашютах мины. Одна из них пролетела над кораблем и упала за воротами порта рядом с фарватером. Крейсер зенитный огонь не открывал. «Ворошилов» был взят на буксир «Красным Кавказом», и в 1.00 3 ноября корабли начали движение. Поврежденный крейсер все время стремился катиться влево. Тогда левую машину застопорили, а правой дали «задний ход» (30 об/мин). Скорость буксировки не превышала 3—4 узлов.

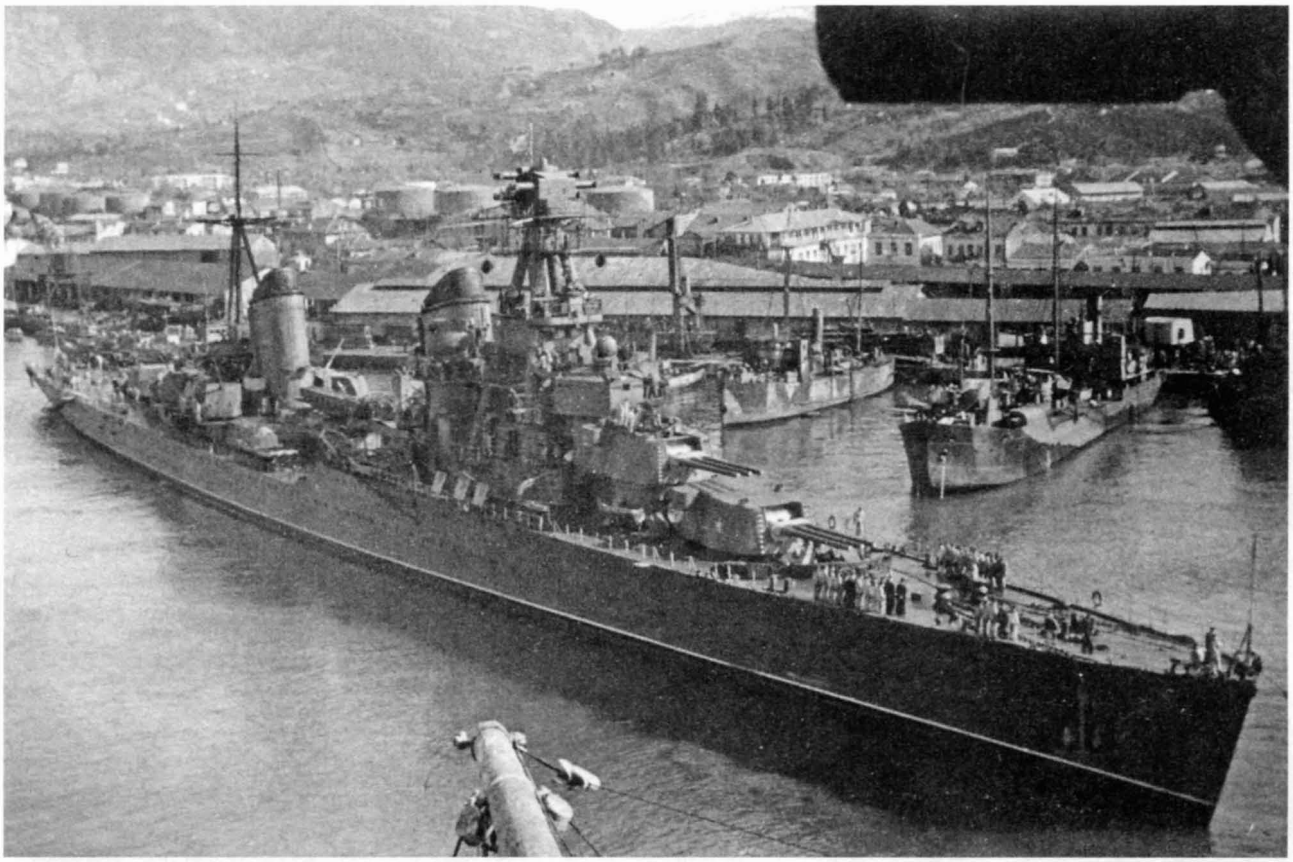
К утру 4 ноября машинистам, работавшим почти сутки в затопленном румпельном отделении в легководолазных костюмах, удалось переключить масляные гидравлические магистрали и поставить перо руля в нейтральное положение, а затем перейти на ручное управление. Отдав буксир, «Ворошилов» пошел далее своим ходом, развивая до 20 узлов. При изменении курса скорость снижалась, и руль перекладывался вручную усилиями 12 человек. В 15.00 4 ноября «Ворошилов» ошвартовался у 13-го причала Поти. Ремонт корабля выполнял завод № 201, применив впервые на флоте специально построенный кессон — так называемый бездоковый метод. 18 марта 1942 г. крейсер вступил в строй.

На следующий день в 12.00 «Ворошилов» снялся со швартовов и на буксире вышел из Поти. В 12.55 он отдал буксир и вместе с эсминцем «Свободный» 26-узловым ходом направился в Феодосийский залив для обстрела позиций противника. В 2.05 ночи крейсер лег на боевой курс и снизил скорость до 12 узлов. В 2.12 с дистанции 147 кбт он открыл огонь по селу Аржиголь; в 2.22 перенес огонь на Большие Камыши (дистанция 132 кбт), а в 2.32 — на Владиславовку (188 кбт). В 3.39 крейсер лег на новый курс и с дистанции 146 кбт обстрелял селение Малые Камыши. По четырем целям было выпущено 190 снарядов главного калибра, стрельба велась по площадям. В 4.30 к «Ворошилову» присоединился «Свободный», корабли развили скорость 26 узлов и в 11.30 вошли в Туапсе.

2 апреля 1942 г. в 19.30 крейсер вместе с лидером «Ташкент» вышел из Новороссийска для обстрела противника в Феодосийском заливе. Корабли сначала шли на запад, а в полночь повернули на север. 3 апреля в 1.03 крейсер лег на боевой курс, снизив скорость до 12 узлов. В 1.14 с дистанции 191 кбт он открыл огонь по Владиславовке, выпустив за 10 минут 79 снарядов. В 1.27 крейсер начал отход, соединился с «Ташкентом» и в 9.30 ошвартовался у Элеваторной пристани Новороссийска.

10 апреля десять самолетов Ю-88 сбросили на порт до 50 крупных фугасных бомб. От их осколков в корпусе крейсера появилось множество мелких пробоин, имелись убитые и раненые. Поэтому 11 апреля корабль перешел в Батуми.

8 мая началось наступление немецких войск на Керченский полуостров. Командующий Северо-Кавказским направлением маршал Советского Союза С.М.Буденный поставил перед флотом задачу — выделить корабли для обстрела войск противника. В ночь на 10-е



крейсер «Ворошилов» и лидеры «Ташкент» и «Харьков» обстреляли район Таш-Алчин. В светлое время суток они отошли в район дневного маневрирования, а в ночь на 11 мая повторили обстрел. Стрельба велась в темное время суток по площадям, и ее эффективность, видимо, была невысокой.

19 мая командир ОЛС получил от командующего флотом приказ доставить из Батуми в Севастополь 9-ю бригаду морской пехоты, использовав для ее перевозки крейсер «Ворошилов» и эсминцы «Сообразительный» и «Свободный». Приказ предусматривал приход кораблей в главную базу около часа ночи, разгрузку в течение полутора часов и выход в обратный рейс не позже 3.00, а также движение в море на большой скорости. В Стрелецкой бухте, на случай тумана, в готовности к встрече кораблей стояли тральщики и сторожевые катера.

На крейсер погрузили 36 орудий, 12 минометов, автомашины, обоз, 280 т грузов и 2485 бойцов и офицеров, а на эсминцы — по 300 бойцов и 30 т груза. 27 мая в 1.45 корабли вышли из Батуми. На крейсере находился командир отряда контр-адмирал Н.Е.Басистый. Корабли должны были следовать 22-узловым ходом на запад южной частью моря; перед наступлением темноты тех же суток повернуть от анатолийского побережья на север и, увеличив ход до 30 узлов, к полуночи прибыть в Севастополь; по входному фарватеру главной базы идти 18-узловым ходом, а за кромкой минного поля — 30-узловым.

Около 19.00 немецкие самолеты-разведчики обнаружили отряд, и через 20 минут «Ворошилов» с большой высоты был атакован тремя бомбардировщиками. Своевременно открытый зенитный огонь и маневр на уклонение позволили избежать попаданий. В 20.16 три бомбардировщика пытались выйти в атаку со стороны заходящего солнца, но корабли повернули на контркурс и сбили расчеты летчиков — бомбы упали за кормой. В 20.43 появились семь немецких торпедоносцев; они разделились на две группы, но и на этот раз умелый маневр кораблей свел на нет усилия противника. Торпеды, сброшенные первой парой, прошли мимо крейсера. Так же успешно был отражен второй, а в 20.51 —и третий авианалеты. На подходе к боновому заграждению Севастопольской бухты на «Ворошилова» вновь напал самолет-торпедоносец. Сброшенная им торпеда взорвалась на берегу в районе Херсонесского музея. В 21.30 корабли прибыли в Севастополь.

Крейсер ошвартовался к Угольной пристани, носом на выход. На нем были приготовлены специальные лотки для выгрузки боеприпасов: с левого борта — на причал, а с правого — на поданную баржу. Орудия, автомашины, походные кухни сгружали по сход-

Крейсер «Ворошилов» в акватории порта Батуми, 1942 г. Обратите внимание на усиленное зенитное вооружение: 37-мм автомат на крыше второй башни и 45-мм пушки палубе полубака у носовой надстройки.

ням и корабельными стрелами, и краном. Для приема раненых дополнительно развернули медицинские и операционные пункты.

Выгрузка заняла полтора часа. Взяв на борт 406 раненых, корабль вышел из Севастопольской бухты в 3.00, эсминцы несколько раньше. В 8.17 на корабли с высоты 3500 м сбросил четыре бомбы Хе-111. Они упали в 50 м от кормы «Свободного». Через 4 часа корабли атаковали две группы торпедоносцев. По четыре самолета устремились с траверзных курсовых углов, одновременно с кормы на высоте 3500 м шли три бомбардировщика. Эсминцы, находившиеся в 12 кбт на траверзах крейсера, встретили неприятеля мощным зенитным огнем и заставили его сбросить торпеды далеко от «Ворошилова». Но одной атакующей паре удалось обойти «Сообразительный» и прорваться к крейсеру. Командир корабля Ф.С.Марков поворотом на контркурс уклонился от двух сброшенных торпед. В ходе боя корабли сбили два Хе-111, причем один из них был уничтожен огнем главного калибра крейсера, с использованием ночного визира 1-Н. Пока отряд дошел до Туапсе, его еще шесть раз безуспешно атаковали одиночные самолеты и небольшие группы бомбардировщиков.

Во время этого похода у «Ворошилова» вышла из строя турбина высокого давления ГТЗА правого борта и, прибыв в базу, он встал на ремонт, а уже 24 июля вышел в море для боевых учений и испытаний турбин.

Нарком ВМФ Н.Г.Кузнецов директивой от 26 сентября 1942 г. потребовал от Военного Совета Черноморского флота усиления активности флота в части борьбы на коммуникациях противника у западных берегов Черного моря. В документе указывалось, что для этой цели должны были быть использованы не только подводные лодки, но и надводные корабли и авиация.

19 ноября нарком телеграфно подтвердил необходимость выполнения упомянутой директивы. Сложившиеся к тому времени условия благоприятствовали проведению набеговых операций наших надводных кораблей, поскольку авиация противника, отвлеченная для действий в районе Сталинграда, вынуждена была значительно сократить свою боевую деятельность на Черном море. Таким образом, создавалась возможность скрытного подхода к берегам противника.

27 ноября командующему эскадрой была поставлена задача — «набеговой операцией, артиллерийским обстрелом портов дезорганизовать коммуникации противника, идущие вдоль западного побережья Черного моря». Для выполнения задачи были выделены крейсер «Ворошилов» (флаг командующего эскадрой вице-адмирала Л.А.Владимирского), лидер «Харьков», эсминцы «Сообразительный», «Беспощадный» и «Бойкий».

Командующий эскадрой своим решением на операцию разделил выделенные ему силы на два отряда. Первому отряду в составе крейсера, лидера и эсминца «Сообразительный» были поставлены следующие задачи: крейсеру утром 1 декабря произвести артиллерийский обстрел порта Сулин и обнаруженных там судов (расход боезапаса — 400 180-мм снарядов), эсминцу быть в прикрытии крейсера и одновременно артиллерийским огнем разрушить радиостанцию и подавить батареи на острове Змеиный, а лидеру сначала принять участие в действиях миноносца, осмотрев остров Змеиный с оста и норда, а затем само-

Крейсер «Ворошилов» в одном из портов Кавказа, предположительно 1942 г.

«Ворошилов» направляется к о. Фидониси, 30 ноября 1942 г. Фото сделано с мостика эсминца «Бойкий», на заднем плане виден «Беспощадный».

стоятельно произвести поиск у побережья и, если позволит обстановка, обстрелять гавань Бугаз. Второму отряду в составе «Беспощадного» и «Бойкого» (под командованием капитана 2 ранга П.А.Мельникова) было приказано в тот же день утром произвести поиск на коммуникациях в районе между мысами Калиакра и Шаблер, а затем обстрелять порт Мангалия и продолжить поиск на коммуникациях до района Констанцы.

На основе данных подводных лодок, действовавших в районе предстоящего маневрирования крейсера, штаб флота сделал вывод, что мины в этом районе отсутствуют.

Первый отряд 29 ноября в 17.25 вышел из Батуми и 18-узловым ходом скрытно направился к западному побережью. В 5.00 1 декабря корабли поставили параваны, а в 7.28 открылся остров Фидониси. В 7.46 «Сообразительный» начал его обстрел; минутой позже с дистанции 40 кбт на скорости 8 узлов открыл огонь «Ворошилов». Крейсер стрелял главным калибром (трехорудийными залпами) и 100-мм батареей правого борта. Неприятель противодействия не оказывал. В 7.58 обстрел был прекращен, израсходовано 46 180-мм и 57 100-мм снарядов. В 7.57 сигнальщик крейсера доложил: «Перископ слева сорок пять градусов», и корабль резко отвернул влево. Хотя быстро выяснилось, что за «перископ» приняли веху, строй кораблей при этом изменился: вместо кильватерной колонны образовался строй уступа влево. В 8.04 «Сообразительный», державшийся примерно в 4 кбт по курсовому углу 10—15°, подсек правым параваном мину и тотчас дал сигнал на крейсер гудками, подъемом флага «И» и семафором. Командир миноносца, полагая, что заграждение поставлено недавно и поблизости от острова, мористее же встреча с минами менее вероятна, круто повернул влево. При этом «Сообразительный» вторично пересек линию мин, но, к счастью для себя, благополучно избежал подрыва и вышел из опасного района на зюйд.

На крейсере «Ворошилов» повторять маневр «Сообразительного» не стали. Там сочли, что отряд попал на недавно поставленную минную банку, и, не пытаясь ее обходить, поскольку не были известны ее границы, а также не желая давать задний ход, опасаясь перепутывания параванов, решили продолжать движение прежним курсом со скоростью хода 12 узлов.

В 8.06 в параване крейсера по правому борту неожиданно взорвалась мина (в районе 83—90-го шп., в 15—20 м от борта). Взрывом корабль подбросило, столб воды поднялся выше КДП, в дымовые трубы и вентиляционные шах-

ты попала большая масса воды. Погас свет, вышел из строя носовой гирокомпас, два лага, телеграфы, телефон, с поста бомбометания выбросило за борт шесть бомб Б-1. Вследствие повреждения питательных насосов первого, второго и третьего котельных отделений, а также большого количества воды, попавшей в первую трубу при взрыве мины, сел пар, ход сразу упал до 5— 6 уз.

Пройдя после взрыва на правое крыло мостика и не обнаружив на палубе и на борту следов разрушений, командующий эскадрой тотчас вернулся к машинному телеграфу, где находился командир крейсера, только что через посыльного приказавший дать задний ход. Считая это решение командира неправильным (так как, следуя назад, вновь пришлось бы пересекать линию минных заграждений), командующий эскадрой приказал дать полный вперед, что и было выполнено командиром крейсера. Все это происходило в то время, когда корабль пересекал южный ряд румынского минного заграждения «S-44».

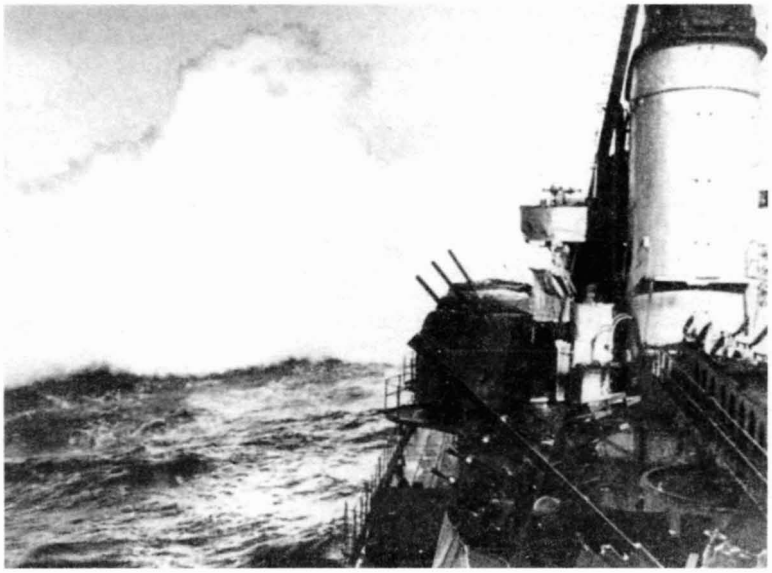
Через минуту последовал еще более мощный взрыв с левого борта в районе 83—90-го шп., уже в 10—15 м от борта (так как машины крейсера в течение 10—20 секунд работали задним ходом, скорость на переднем ходу упала, и поэтому параваны шли ближе к борту). Крейсер вновь подбросило. Вышло из строя много приборов, нарушилась радиосвязь, в корпусе появилась течь. Оба паравана были потеряны, но тралящие части сохранились. В 8.08 на корабле восстановили электропитание, и стало возможным управление аварийным машинным телеграфом.

Оказавшись на минном поле, крейсер и эсминец повторили ошибку кораблей, действовавших в аналогичных условиях в начале войны. После подсечения мины по наставлениям следовало выходить задним ходом, ни в коем случае не отклоняясь от первоначального курса. «Сообразительный» при развороте на минном поле подвергался большой опасности. «Ворошилов», получив сигнал с эсминца, на какое то время застопорил ход, а затем продолжил движение вперед. Но параваны на малом ходу не подсекали мины, а подтягивали их к борту. Кроме того, немцы в якорных минах применяли гофрированные трубки, которые не перерезались резаком паравана.

В результате взрыва двух мин в корпусе «Ворошилова» в районе 83—93-го шпангоутов обоих бортов разошлись швы и вылетело множество заклепок. Оказалась затопленной большая часть нефтяных цистерн и креновых отсеков. Вода стала поступать также в первый подбашенный и второй дифферентный отсеки. Электротелеграфы, центральные автоматы стрельбы, стабилизированные посты наводки, освещение и телефонная связь вышли из строя. Нефтяные насосы во всех котельных отделениях, кроме кормового, остановились. Получили различные повреждения пожарная, маслоохладительная и санитарная магистрали, лопасти крылаток котельных турбовентиляторов, сами же вентиляторы оказались сдвинутыми с фундаментов. Была повреждена кирпичная кладка у четырех котлов. Разбились отражатели боевых прожекторов; пострадала и осветительная арматура. Вышла из строя артиллерийская оптика, были сорваны со своих мест агрегаты радиостанций и аппаратура радиоцентра, крейсер лишился радиосвязи. К счастью, личный состав крейсера потерь не имел.

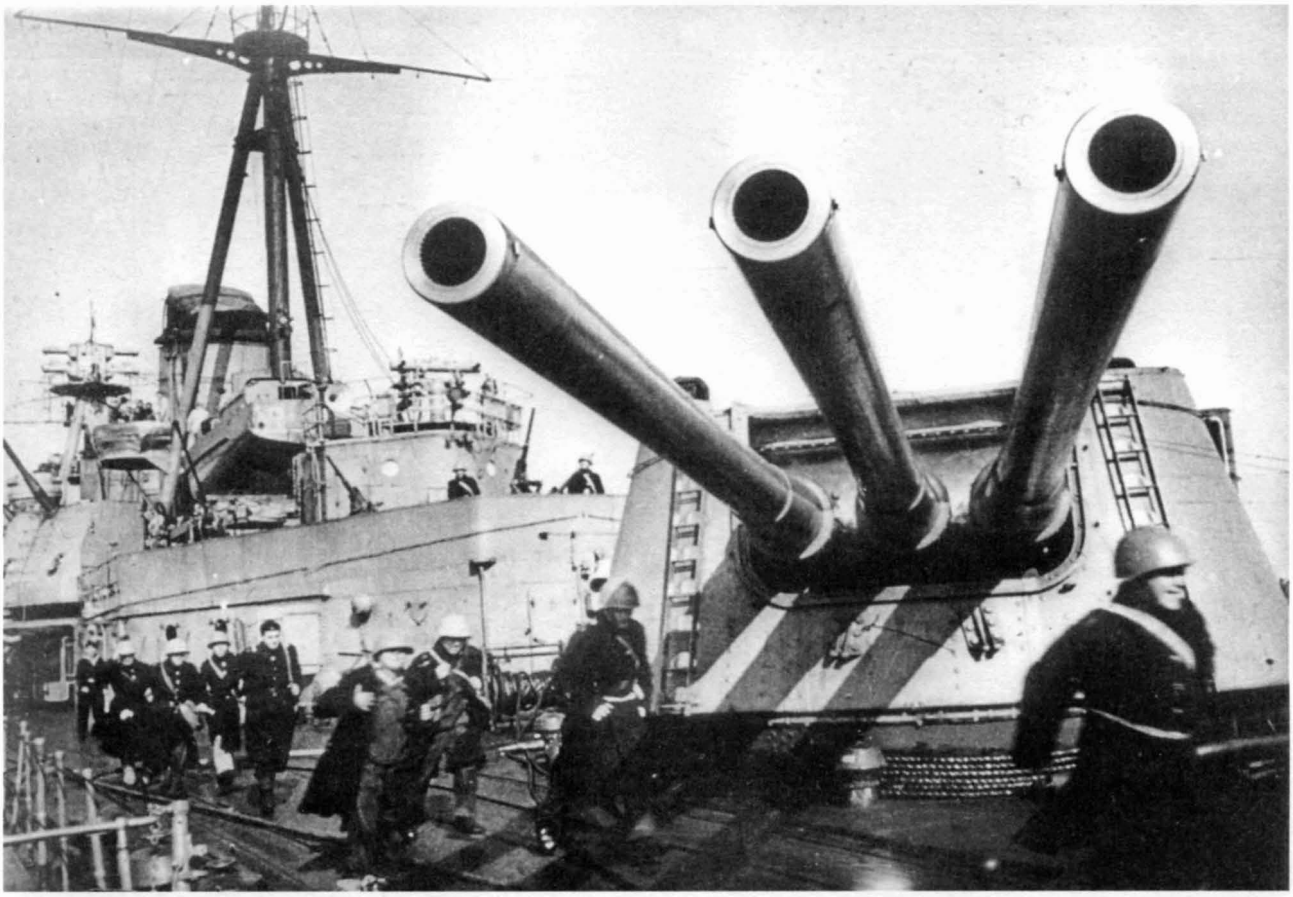
Экипаж «Ворошилова» сразу же приступил к устранению повреждений. Уже через минуту после второго взрыва было восстановлено освещение, а еще через две — работали котлы, в 8.20 корабль смог развивать ход 30 уз. Электротелеграфы, освещение, телефонная связь начали действовать спустя 10—15 минут. Для восстановления радиоаппаратуры потребовалось 20 минут. Через 40—45 минут аварийные партии предотвратили распространение воды по кораблю и полностью приостановили ее поступление из-за борта. Крейсер и эсминец, прервав операцию, направились в базу. Лидер «Харьков» в 7.48 отделился от отряда, обстрелял северную часть острова, а затем пошел к Бургасу. После подрыва крейсера он получил приказ возвращаться, в 8.58 повернул на курс отхода и в 16.00 присоединился к крейсеру и эсминцу. 2 декабря в 10.25 сигнальщик «Ворошилова» обнаружил самолет типа «Гамбург»*— 100-мм орудия выпустили по нему 14 снарядов. В 11.30 крейсер прибыл в Поти и ошвартовался у причала № 3. За 67 ч 32 мин он прошел 1271,1 мили.

10 декабря «Ворошилов» встал на завод № 201 в ремонт, продлившийся до 30 января 1943-го. При ремонте корпуса использовался тот же кессон, который был изготовлен для него в конце 1941 г.



«Ворошилов» в боевом походе: постановка дымзавесы.

* По всей вероятности — гидросамолет «Хейнкель-115».

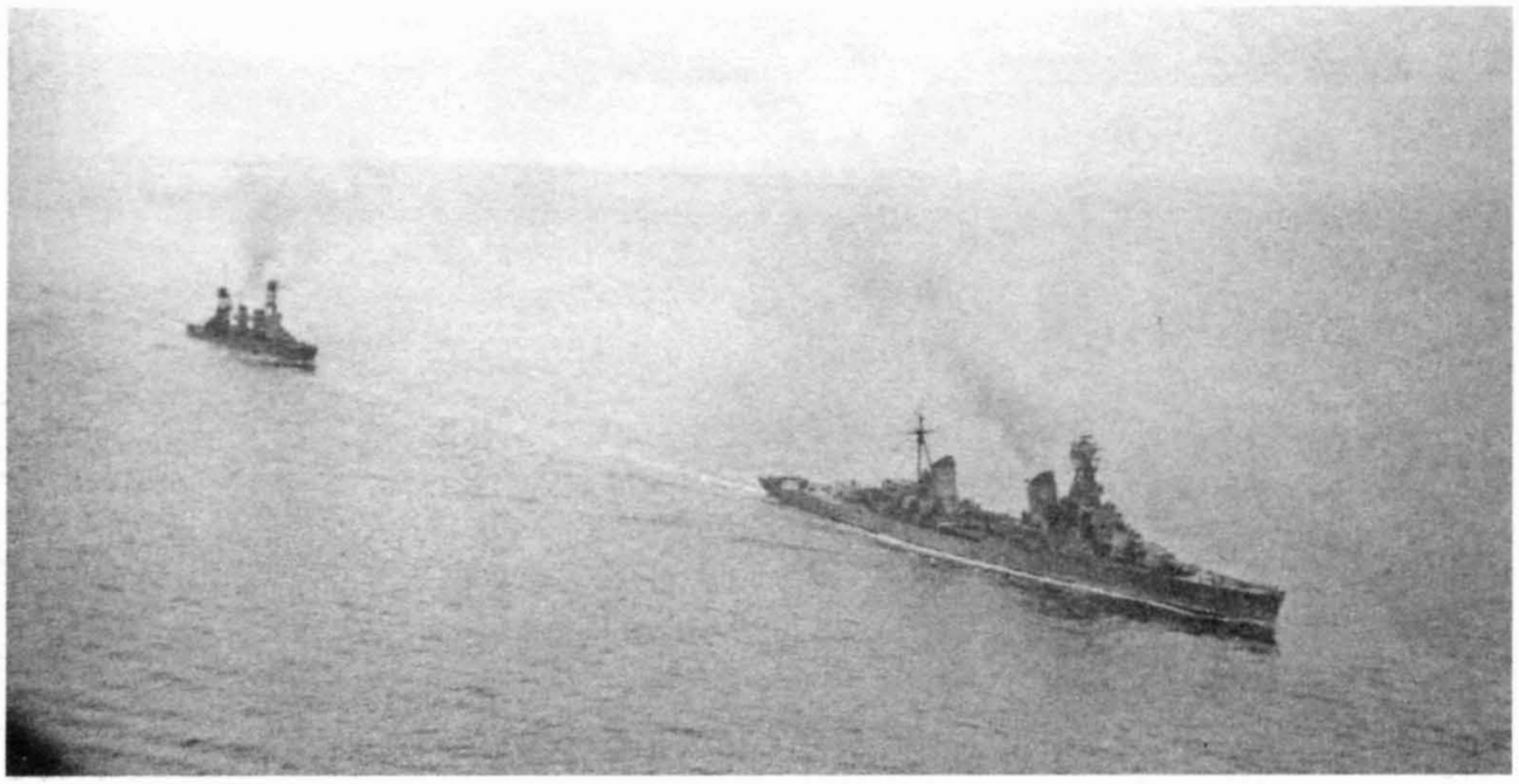


Учебная тревога на крейсере «Ворошилов», 1943 г.

27 января 1943 г. Черноморская группа войск совместно с флотом начали наступательную операцию по освобождению Новороссийска и Таманского полуострова. В числе других перед ЧФ была поставлена задача огнем корабельной артиллерии содействовать частям 47-й армии в прорыве обороны противника на участке гора Колдун — цементные заводы. Для этого был выделен отряд огневого содействия в составе крейсера «Ворошилов» и эсминцев «Бойкий», «Беспощадный» и «Сообразительный».

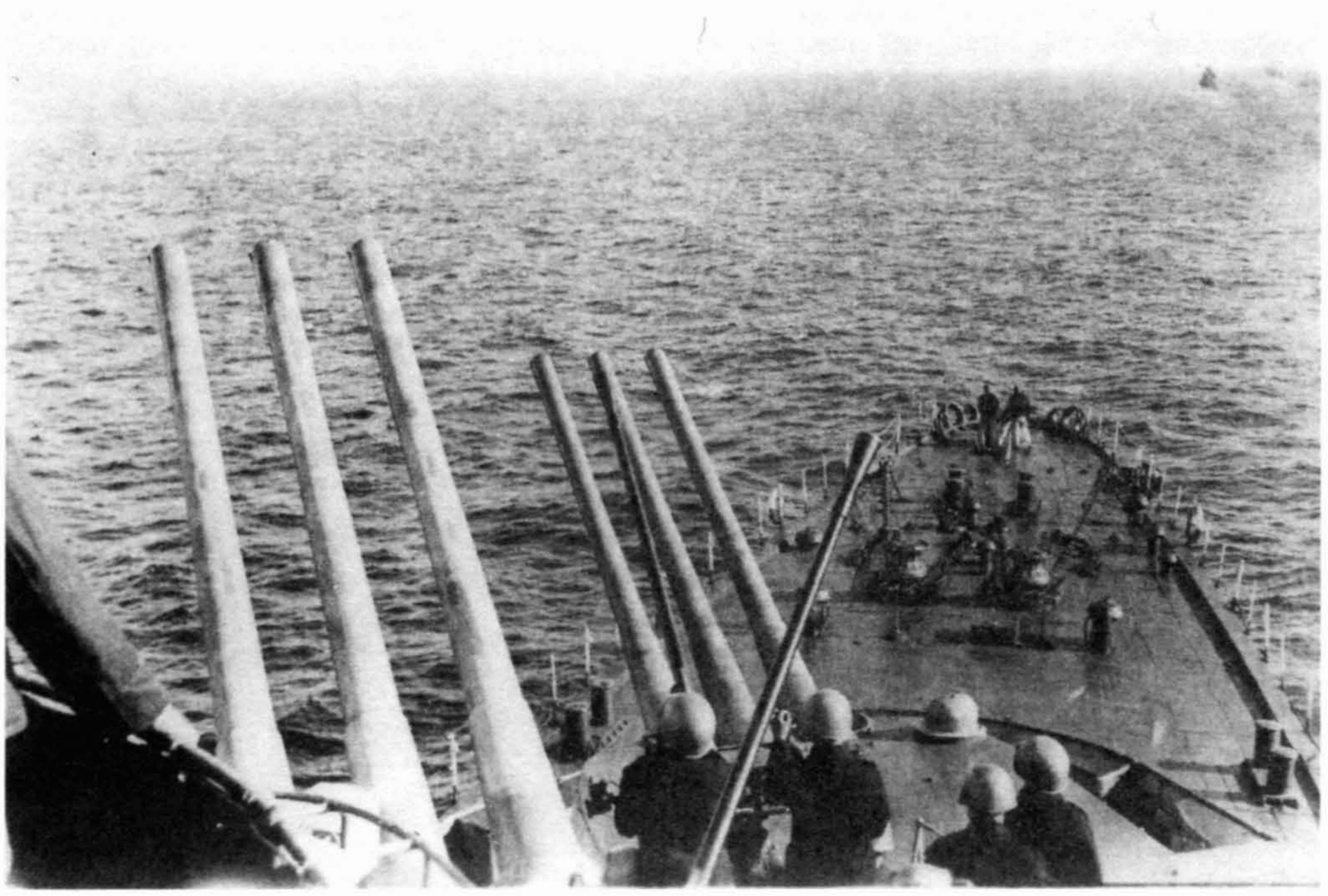
В 18.10 31 января крейсер вместе с эсминцами вышел из Поти под флагом командующего эскадрой Л.А.Владимирского. Отряд лег на курс 315° и развил скорость 28 узлов. Перед выходом в море на корабли выдали координаты объектов удара. Стрельбу должны были обеспечивать корректировочные посты и самолеты. К 4 часам 1 февраля, как и было предусмотрено планом, корабли подошли к побережью северо-западнее Геленджика. Для уточнения кораблями своего местоположения относительно позиций советских войск гидрографы флота в заранее установленных точках на берегу разожгли несколько костров. По этим ориентирам штурманы кораблей выдали исходные данные для расчета стрельбы. «Ворошилов», не установивший надежной радиосвязи с береговым корректировочным постом, был вынужден стрелять по площадям. Корабли уменьшили скорость до 12 узлов и легли на боевой курс, параллельно береговой черте. В 4.30 с дистанции 125— 130 кбт они открыли огонь. В этот момент для облегчения наводки орудий и повышения точности стрельбы ряд целей был освещен светящимися авиабомбами, сброшенными с самолетов МБР-2. В 5.11 артиллерийский налет закончился. Крейсер израсходовал 240 180-мм снарядов. Корабли отошли от берега, увеличили скорость до 26 узлов и в 15.40 благополучно вернулись в Поти. В результате этой операции было уничтожено около 50 дотов и дзотов, разрушено большое количество блиндажей, траншей и ходов сообщения. Зарегистрировано 8 больших пожаров и взрывов, предположительно, складов боеприпасов. Противник понес значительные потери в живой силе. Стрельба крейсера и эсминцев получила высокую оценку командования фронтом.

17 февраля крейсер перешел из Поти в Батуми. После гибели 6 октября 1943 г. от ударов немецкой авиации лидера «Харьков» и эсминцев «Беспощадный» и «Способный» Ставка Верховного Главнокомандования использование без ее ведома эсминцев и более крупных кораблей на Черном море запретила.

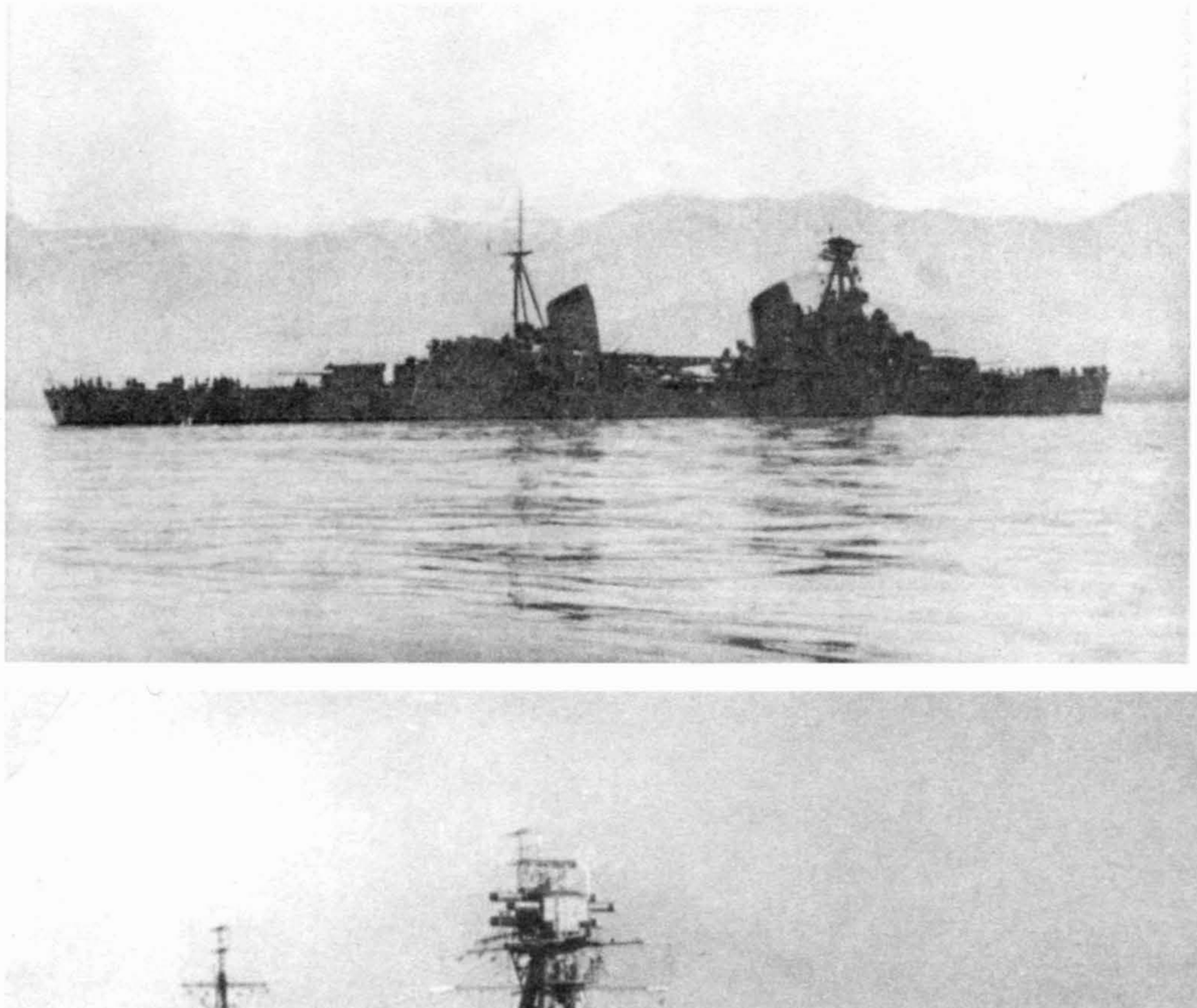


«Ворошилов» в походе. За ним следует крейсер «Красный Кавказ», 1944 г.

«Ворошилов» на маневрах вскоре после окончания войны.



Крейсер «Ворошилов», подготовка к учебным стрельбам.



Крейсер «Ворошилов» у Южного берега Крыма, 1944—1945 гг.

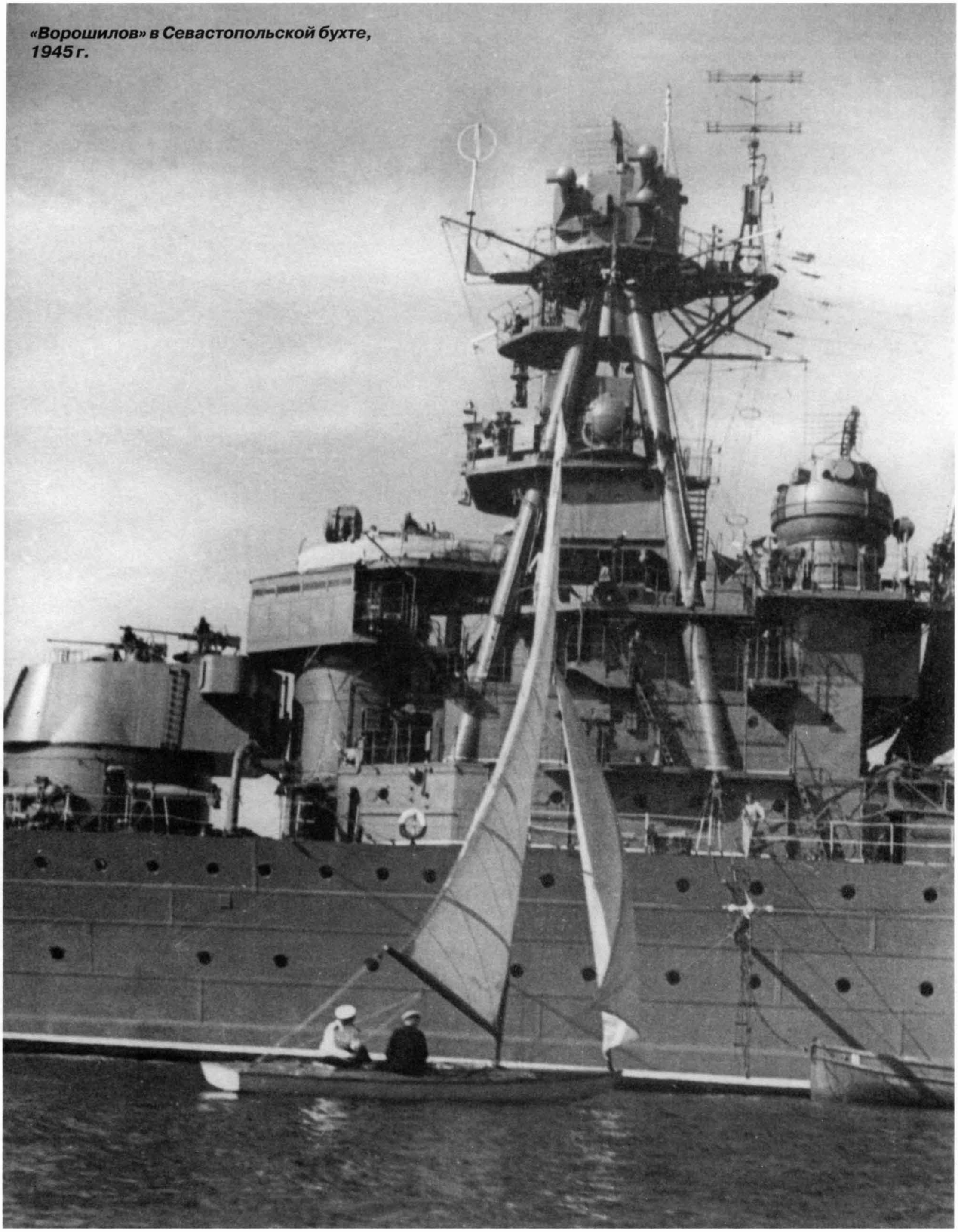
Внизу: «Ворошилов» в Севастополе, 1945 г.

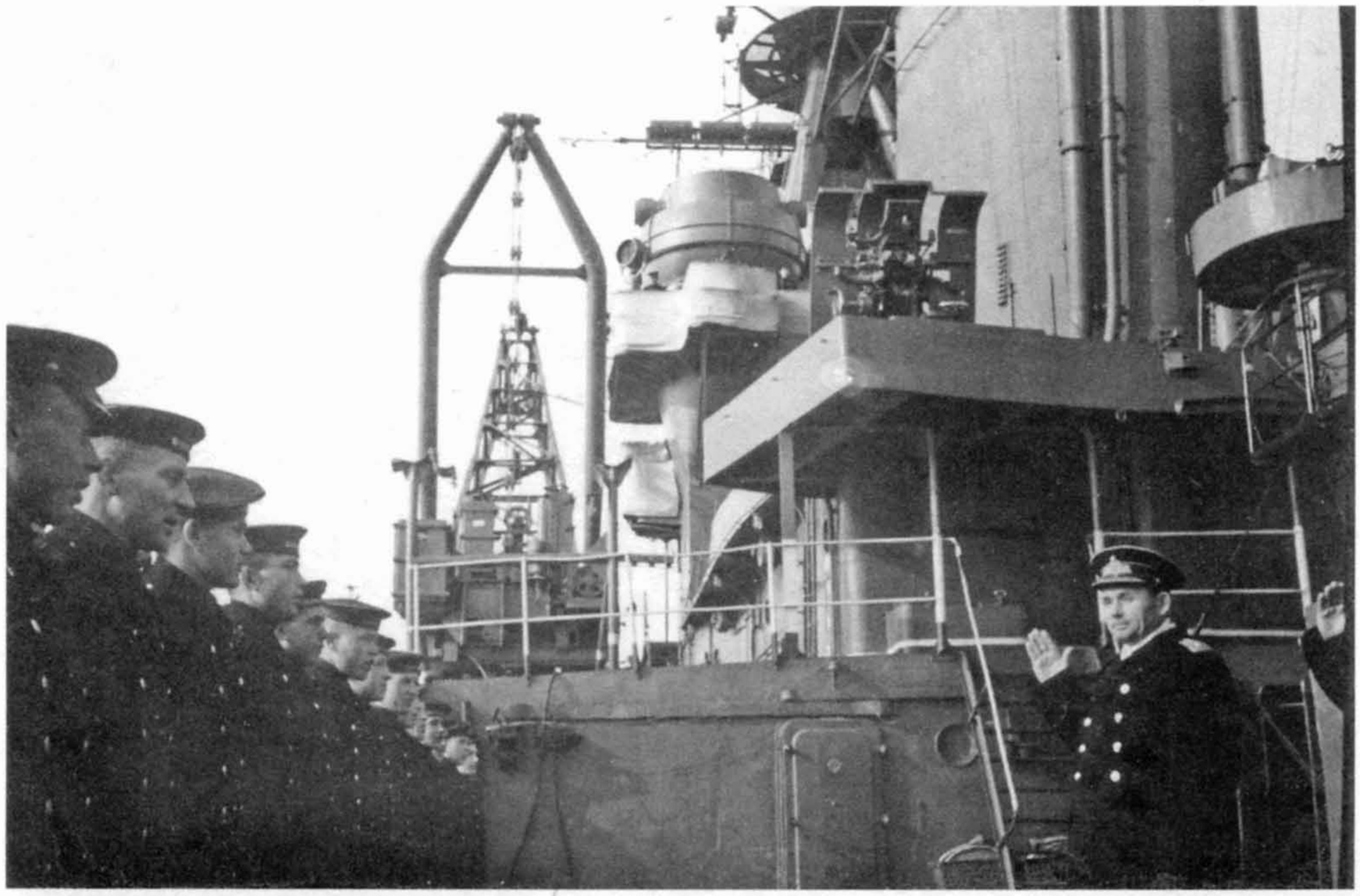
С 22 июня 1941 по 1 января 1944 г. крейсер «Ворошилов» за 1097,5 ходового часа прошел 7645 миль, стоянка с прогретыми машинами составила 848 ч, стоянка с дежурным главным котлом — 5180 ч. Расход топлива—21 326т.

18 августа 1944 г. «Ворошилов» перебазировался в Новороссийск, а 5 ноября в составе эскадры ЧФ под флагом командующего эскадрой вице-адмирала Н.Е.Басистого совершил переход из Новороссийска в Севастополь.

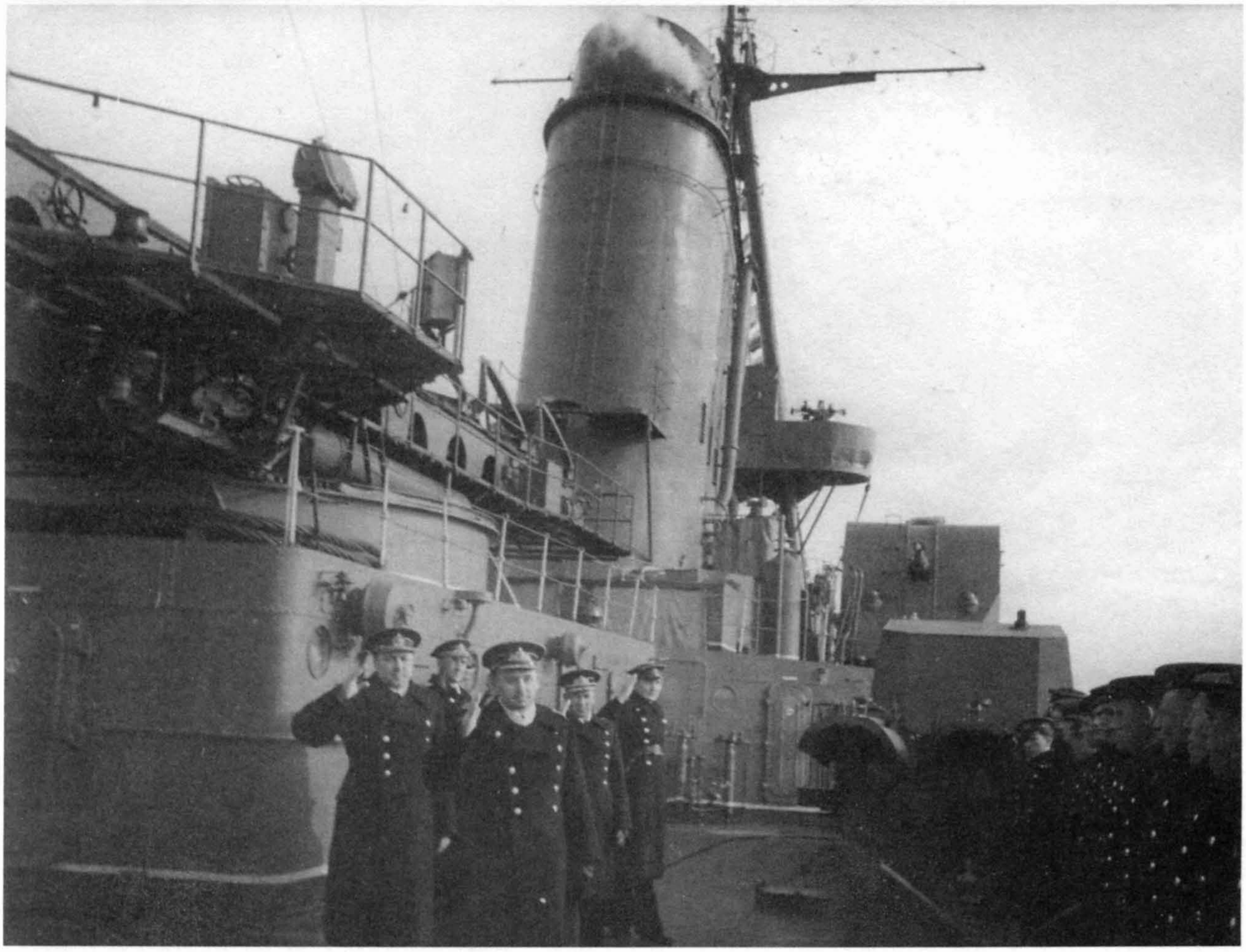
Указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 июля 1945 г. «За отличное выполнение боевых заданий командования, мужество и героизм личного состава, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками», крейсер «Ворошилов» был награжден орденом Красного Знамени. Во время войны

«Ворошилов» в Севастопольской бухте, 1945 г.



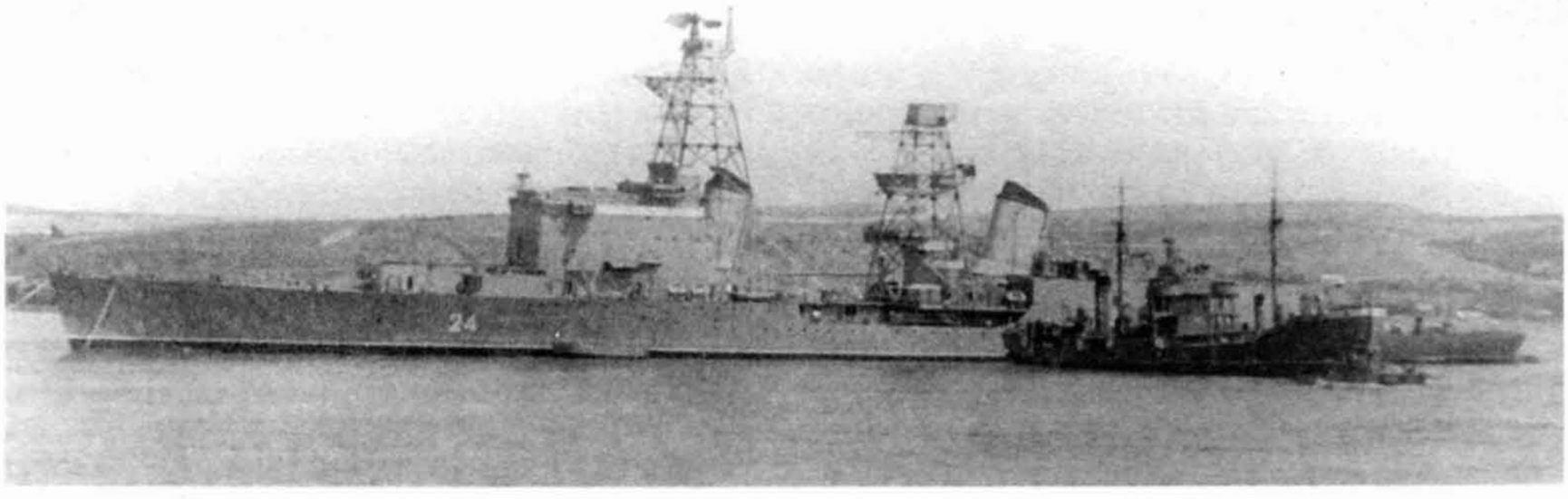


Командующий Черноморским флотом адмирал Ф.С.Октябрьский на палубе крейсера «Ворошилов», 1947 г.



Крейсер «Ворошилов» в учебном походе, 1950-е гг.

«Ворошилов» на учениях у берегов Крыма, 1950-е гг.



Опытовое судно ОС-24, бывший крейсер «Ворошилов».

Опытовое судно ОС-24 в Севастополе: в боевом строю (в в е р х у) и после переоборудования в плавказарму ПКЗ-19 (с п р а в а).

кораблем командовали: капитан 1 ранга Ф.С.Марков; с 29 марта 1943 г. — капитан 2 ранга (затем капитан 1 ранга) Е.Н.Жуков.

Летом 1946-го командующий ЧФ адмирал Ф.С.Октябрьский на крейсере «Ворошилов» обходил порты кавказского побережья. 9 июня крейсер вышел из Севастополя. Плавание длилось 25 суток. Вот запись из дневника комфлота: «16.06.46, рейд Пицунда. Сегодня сделал смотр крейсеру «Ворошилов», общее впечатление неудовлетворительное. Есть ржавчина, грязь, а главное — крейсер требует ремонта. Поизносился за 5 лет». После этого похода крейсер был поставлен в северный док завода № 497, и на нем провели доковые и неотложные работы (срок до среднего ремонта истек).

В дальнейшем «Ворошилов» входил в 50-ю дивизию крейсеров ЧФ. В 1949-м он занял 1-е место по состязательным артиллерийским стрельбам среди флотов. С мая 1948 по 7 сентября 1951 г. кораблем командовал С.М.Ло-

бов, ставший впоследствии адмиралом и в 1964—1972 гг. командовавший СФ.

В апреле 1954-го «Ворошилов» был поставлен на капитальный ремонт и модернизацию на Севморзаводе № 497 в Севастополе. Но 17 февраля 1956-го его вывели из боевого состава флота, разоружили и 7 августа 1959 г. переклассифицировали в опытовое судно ОС-24 для испытаний новых видов ракетного оружия. До 31 декабря 1961 г. он прошел модернизацию и был переоборудован по проекту 33, а в период с 11 октября 1963 по 1 декабря 1965 г. — по проекту 33М. 6 октября 1972 г. его переклассифицировали в плавказарму (переименован в ПКЗ-19), а 2 марта 1973-го исключили из списков флота.

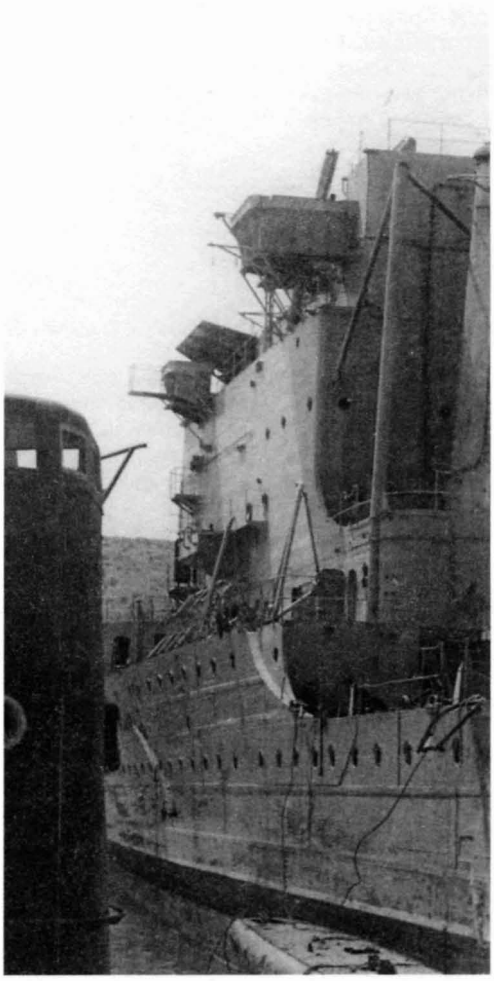
«Максим Горький»

Еще официально не вступивший в строй головной крейсер проекта 26-бис «Максим Горький» 27 июля 1940 г. участвовал в военно-морском параде на Неве в честь Дня ВМФ. 13—14 декабря, после поднятия флага, совместно с дивизионом новых эсминцев он перебазировался в Таллин. 4 мая следующего года крейсер вышел на рейд для отработки задач боевой подготовки, а затем выполнял учебные стрельбы, в том числе три — главным калибром. 14 июня в составе ОЛС он перешел из Таллина в Усть-Двинск.

В первый же день войны отряд минных заградителей и эсминцев под флагом командующего эскадрой КБФ контр-адмирала Д.Д.Вдовиченко начал постановку оборонительного минного заграждения в устье Финского залива. Для прикрытия его от ударов противника со стороны моря в 17.57 из Усть-Двинска вышел отряд кораблей под командованием начальника штаба ОЛС капитана 2 ранга И.Г.Святова в составе крейсера «Максим Горький», эсминцев «Гневный», «Гордый» и «Стерегущий». Прикрытие потребовалось из-за того, что наблюдательные посты ВМБ Ханко обнаружили у банки Олег вражеские корабли, классифицированные как крейсер, два эсминца, тральщики и сторожевые корабли. Считалось, что противник укрылся в шхерах для срыва минных постановок.

Дозорный тральщик БТЩ-216 еще на рассвете 22 июня обнаружил севернее острова Хиума минное поле, о чем сообщил в штаб флота. Но донесение затерялось в штабе. В Усть-Двинске не было ни одного быстроходного тральщика, поэтому рассчитывать приходилось только на собственные параваны-охранители. Чтобы прибыть в назначенный квадрат в установленное время, отряд должен был преодолеть 180 миль 22-узловым ходом. Параваны же эффективно работали при скорости хода от 14 до 18 узлов.

Корабли миновали Ирбенский пролив и около трех часов ночи 23 июня, снизив скорость до 18 узлов, начали маневрирование



Бывший крейсер «Ворошилов» на разборке в Инкермане, 1974 г.

вблизи маяка Тахкуна, следуя переменными курсами. Головным был «Гневный», шедший в 8 кбт впереди «Максима Горького», эскадренные миноносцы «Гордый» и «Стерегущий» держались в охранении на курсовых углах 60° левого и правого борта в 3—5 кбт от крейсера. Идя со скоростью 22 узлов, корабли быстро приближались к району минного заграждения «И-16» и вскоре начали пересекать его в невыгодных условиях: под углом встречи в 20°, при высокой вероятности попадания мин в параваны.

В 3.40 в 16—18 милях к северо-западу от маяка подорвался на мине эсминец «Гневный» — ему оторвало носовую оконечность корпуса. Сразу же после этого «Максим Горький» и «Стерегущий» повернули «все вдруг» на обратный курс. В 4.21 крейсер подорвался на мине в точке с координатами 59°20' с.ш. и 22°00' в.д. Центр взрыва пришелся на левый борт около 24-го шп. на высоте 1,5—2 м. от киля. Носовая оконечность корпуса, оторванная по линии, соединяющей центр взрыва с 47-м шп. на палубе полубака, перевернулась вверх форштевнем и быстро затонула. Район повреждений ограничивался 55-м

Капитан 2 ранга И.Г.Святов, начальник штаба ОЛС, а в 1942—1943 гг. — командир крейсера «Максим Горький».

шп. Траверзная переборка на 61-м шп. не пострадала и сохранила водонепроницаемость. Чтобы устранить дифферент на нос, были затоплены кормовые дифферентные и креповые отсеки, а затем и кормовое подбашенное отделение. Переборки на 61-м и 83-м шп. подкрепили деревянными упорами. Выяснив состояние корабля и машин, в 4.31 командир, боясь разрушения носовой переборки, дал задний ход. Но крейсер описывал циркуляцию и не слушался руля. Командир пошел на риск и дал машинами «малый вперед». Траверзная переборка выдержала, скорость постепенно повысили до 8 узлов. После ряда мероприятий, осуществленных личным составом по обеспечению живучести, крейсер пошел своим ходом, развивая до 12 уз. (при этом машины давали 109 об/мин, что соответствовало 16 узлам в нормальных условиях).

Командир крейсера решил не возвращаться в Таллин, а идти к ближайшему берегу— острову Вормси. На переходе сигнальщики трижды сообщили об обнаружении подводных лодок. Каждый раз корабль, сохранивший свою боеспособность и подвижность, выполнял маневр уклонения от возможных атак и открывал огонь из 100-мм и 45-мм орудий. В 8.30 «Максим Горький», сопровождаемый эсминцем «Стерегущий», подошел к юго-западной оконечности о. Вормси, но стать на якорь не мог, поскольку становые якоря затонули вместе с носовой оконечностью, а стоп-анкер был потерян в результате сотрясения от взрыва. Чтобы крейсер не вынесло течением на камни, его приткнули носом к мели и приняли балласт в носовые отсеки с таким расчетом, чтобы он сел на грунт носовой частью в районе 46—70 шп., а винты и руль оставались на глубине, даже если корабль развернет течением.

В 12.40 к «Максиму Горькому» подошел лидер «Минск» под флагом командующего эскадрой. Д.Д.Вдовиченко осмотрел повреждения крейсера и определил необходимые мероприятия для его дальнейшего перехода. В помощь поврежденному кораблю был сформирован отряд, который возглавил командир ОВРа главной базы капитан 2 ранга А.А.Милешкин (флаг на БТЩ-208 «Шкив»), В него вошли дивизион БТЩ («Шкив», «Штаг», «Крамбол» и Т-218), эсминцы «Артем» и «Володарский», 5 катеров МО, спасательное судно «Нептун» и гидрографическое судно «Лоод». В 21.15 от сигнальщиков крейсера поступил доклад о якобы обнаруженной подводной лодке, и правая 100-мм батарея дала по ней два залпа. Через двадцать минут подошли дивизион БТЩ, буксир «Зарница» и вспомогательное судно «Кама». К 23.55 на «Каму» было выгружено 1200 180-мм полузарядов из погребов 1-й и 2-й башен и 6 боевых зарядных отделений торпед.

Т-218 в 3 часа 24 июня был послан в дозор к Штапельботтенскому бую. В 7.35 24 июня прибыли эсминцы «Артем» и «Володарский». На разрушенную часть носовой оконечности крейсера был надет пластырь. Перед переборкой 61-го шп. установили деревянный барьер для защиты ее от ударов волн. Из бревен, пластыря и парусины соорудили фальшнос для уменьшения сопротивления. В 9.00 подошедшее спасательное судно «Нептун» приняло буксирный трос с кормы крейсера, а «Зарница» — с носа. Из носовых отсеков откачали воду, и в 9.44 корабль сошел с мели. В 9.53 крейсер отдал кормовой буксир, а в 10.09 начал движение своим ходом.

Около 10.00 «Максим Горький» в сопровождении трех эсминцев, трех катеров МО и одного отряда торпедных катеров, а также спасательного и гидрографического судов, начал движение от о. Вормси в Таллин. После выхода отряда из пролива Хари-Курк, шедшие впереди четыре тральщика, по сигналу с головного БТЩ «Шкив», поставили змейковые тралы, выстроились в строй уступа и легли на выходной курс 337°. Шедший в голове крейсера миноносец «Володарский» держался в 15—20 кбт за концевым БТЩ, другие два миноносца шли в охранении по обе стороны от крейсера. В 11.57 в районе носовой части БТЩ «Шкив», пересекавшего линию минного заграждения «И-18», раздался взрыв, вызвавший детонацию в носовом артиллерийском погребе. Корабль почти мгновенно затонул, из личного состава погибли 29 человек, в том числе командир ОВР капитан 2 ранга А.А. Милешкин и флаг-штурман ОВР Белименко, командир 2 дивизиона БТЩ капитан-лейтенант И.С. Сидоров. На оставшихся трех БТЩ, командиры которых не получили перед походом никаких указаний, застопорили машины, убрали тралы и спустили шлюпки для снятия уцелевшей части экипажа подорвавшегося корабля.

При таких обстоятельствах едва начавшаяся проводка крейсера была сорвана. Полагая, что «Шкив» подорвался на якорной мине (о возможности подрыва на донной мине еще никто не думал), командир крейсера решил вернуться к о. Вормси — с тем, чтобы БТЩ сперва очистили от мин выходной фарватер, а затем уже провели крейсер за тралами. Развернувшись машинами, крейсер лег на обратный курс и в 14.30 стал на бакштов спасательного судна «Нептун».

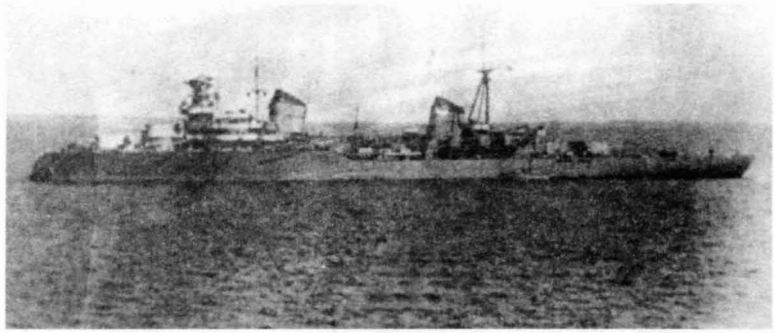
После двухчасового совещания, проведенного на крейсере при участии командира Т-218, было решено уклониться от минной опасности, совершив переход по прибрежному мелководью. Выйдя из пролива Хари-Курк, отряд прошел вдоль западной кромки прибрежной отмели, выдающейся на 6 миль к северу от о. Вормси, и, обойдя с севера банку Нордвяйне, повернул на восток. Таким образом, не придерживаясь фарватеров, базовые тральщики провели крейсер за тралами, и в 1.30 ночи 25 июня отряд прибыл на Тал-

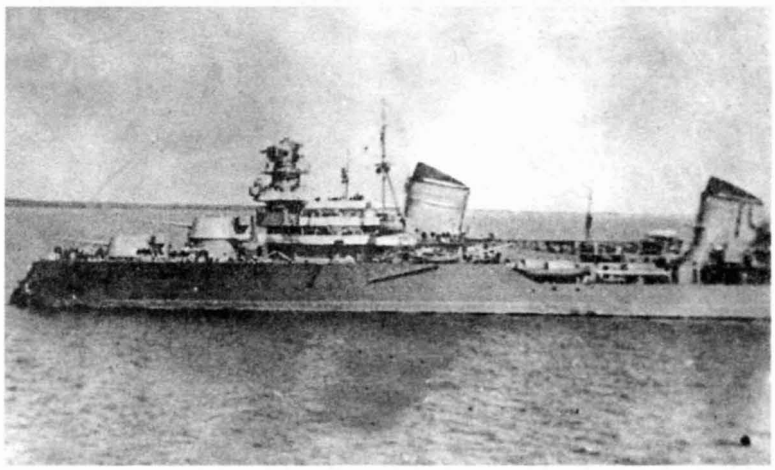
линский рейд. Снова был подан буксир на вставший на якорь «Нептун». В 6.42 три буксира повели крейсер в Купеческую гавань, и в 8.40 он ошвартовался у Северного мола.

После тщательного обследования повреждений офицеры техотдела флота подтвердили, что крейсер может идти в Кронштадт. Переход был намечен на 27 июня. Приняли решение идти по прибрежному фарватеру. В 2.16 «Максим Горький» в охранении трех эсминцев и катеров МО вышел за тралами шести БТЩ, шедших в строю двойного уступа. На переходе тральщики подсекли 4 мины. Из Нарвского залива в Лужскую губу отряд прошел через сложный пролив Хайлода, где до войны не появлялся ни один крупный корабль. В 18.30 крейсер был на Большом Кронштадтском рейде. При переходе из Таллина в Кронштадт он развивал до 13—14 узлов, большая скорость грозила опасностью — от напора воды могла разрушиться переборка 61-го шп.

В 20.00 буксир КП-1 провел корабль в ворота гавани, а в 20.44 он вошел в док имени Велещинского. К 5.00 28 июня с него выгрузили весь боезапас, а в 15.15 «Максим Горький» встал на кильблоки.

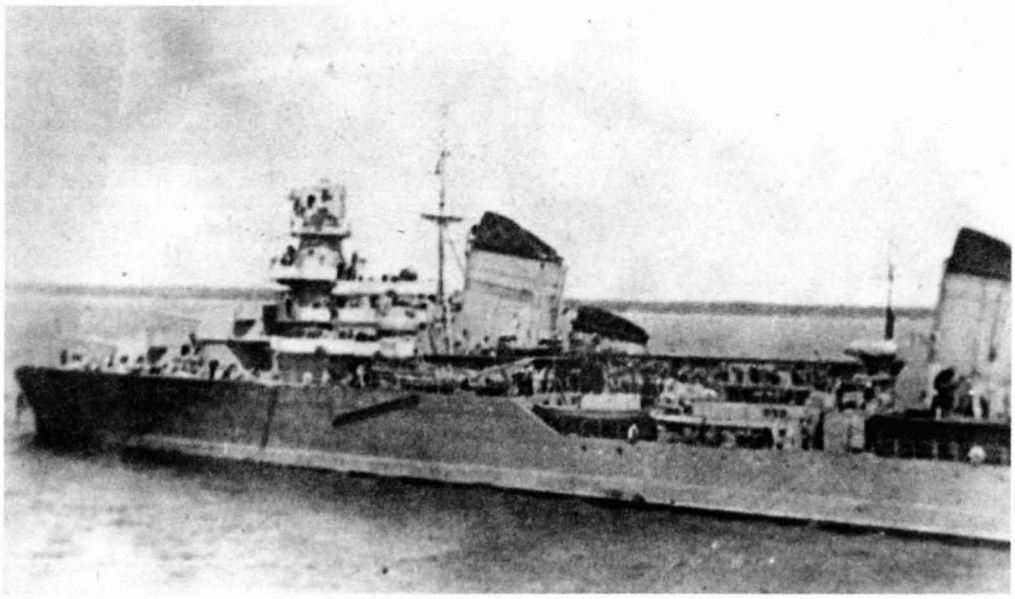
Выполнять срочные восстановительные работы поручили заводу № 189. В Кронштадт прибыла группа специалистов завода под руководством главного инженера В.С.Боженко. После обсуждения было решено построить на стапеле завода новую носовую оконечность, спустить ее на воду, отбуксировать в Кронштадт и затем соединить в доке с корпусом корабля. Такой способ восстановления одобрили главный конструктор корабля А.И. Маслов и видный ученый-кораблестроитель член-корреспондент АН СССР Ю.А.Шиманский. Ответственным руководителем по ремонту крейсера назначили старшего строителя



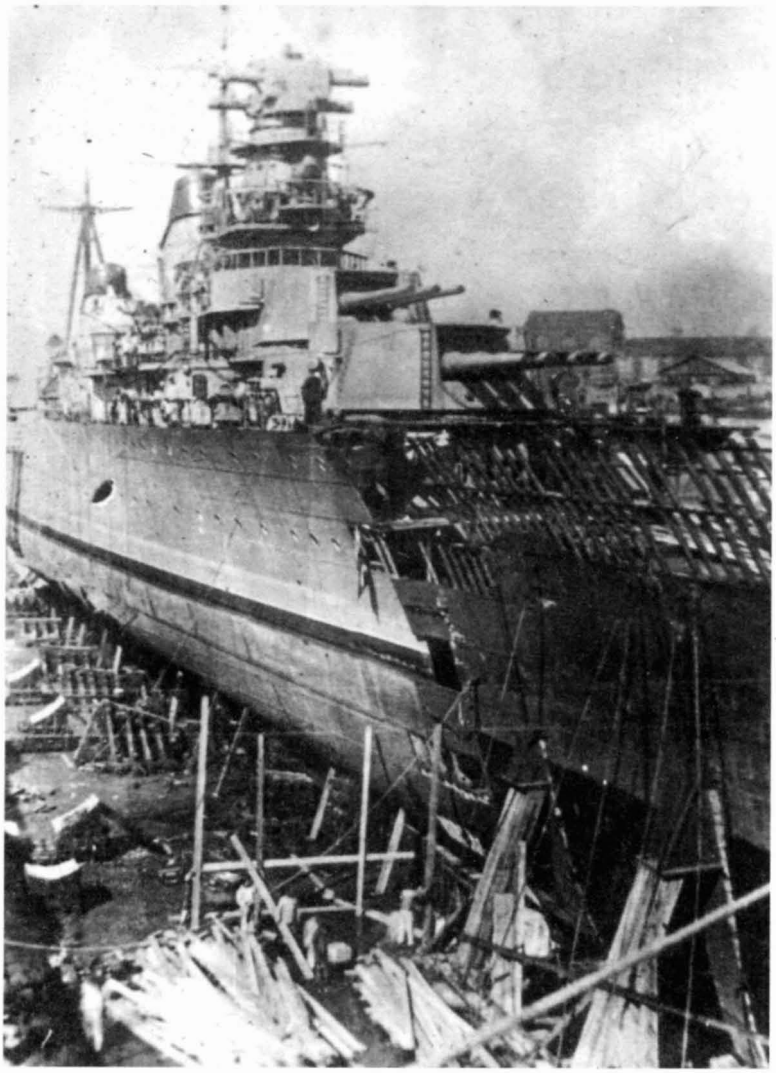


А.С.Монахова, от ЦКБ-17 была выделена оперативная группа во главе с Н.А.Киселевым, от КБ завода № 189 — конструкторская группа под руководством П.Н.Кочерова.

За восемь дней в доке были произведены обрезка и зачистка рваных участков обшивки и набора корпуса, определены места пристыковки новой носовой оконечности, произведен ремонт отдельных поврежденных участ-



«Максим Горький» после подрыва на мине, 23 июня 1941 г. На нижнем снимке за катапультой видна труба эсминца «Стерегущий», подошедшего к правому борту крейсера.



Стыковка корпуса крейсера «Максим Горький» с новой носовой оконечностью в Кронштадте, июль 1941 г.

ков корпуса. После этого корабль вывели из дока и поставили носом к стенке Морского завода. 3 июля на восточном стапеле завода № 189 начали постройку носовой оконечности, для которой удалось использовать отливки форштевня, клюзов и судовое оборудование недостроенных крейсеров проекта 68. Круглосуточный ударный труд четырехсот судостроителей позволил изготовить ее всего за 15 дней. 18 июля 150-тонную носовую оконечность спустили на воду с принятым для остойчивости водяным балластом (120 т). При спуске, в качестве меры предосторожности, ее поддерживал 200-тонный плавучий кран. В ночь с 20 на 21 июля носовую оконечность отбуксировали в Кронштадт и сразу же ввели в док — на тех же спусковых салазках, на которых она была спущена на воду со стапеля. Затем в док вошел и сам поврежденный крейсер. После откачки воды отсек подтянули, состыковали и заклепали. Чтобы обеспечить светомаскировку при проведении сварочных и газорезательных работ, над доком соорудили из брезента светонепроницаемый шатер, полностью закрывший носовую часть корабля. Во время ремонта были также исправлены погнутые кромки лопастей левого гребного винта и смонтировано размагничивающее устройство, а также сняты катапульта и 45-мм орудия, а на их месте установлены 10 37-мм автоматов 70-К.

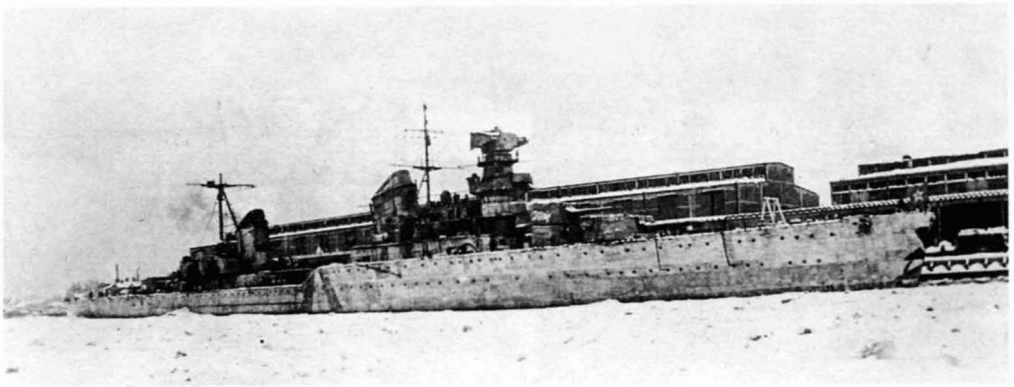
2 августа корабль вывели из дока, а 12-го он вышел на рейд для проверки механизмов, оборудования, размагничивающего устройства и проведения ходовых испытаний. Вместо намеченных трех месяцев на восстановление «Максима Горького» ушло всего 43 дня.

18 августа четыре буксира ввели крейсер в Лесную гавань. Уже на следующий день его 100-мм орудия открыли огонь по самолетам противника. 24 августа он перебазировался из Кронштадта в Ленинград, пройдя по Морскому каналу без буксиров, и ошвартовался у Хлебного мола торгового порта.

Крейсер был включен в систему артиллерийской обороны города, и 4 сентября его артиллерия впервые открыла огонь по наступавшим в районе Белоострова финским войскам. Затем «Максим Горький» участвовал в отражении сентябрьского штурма Ленинграда. С 7 по 17 сентября, в период наиболее напряженных боев, он систематически обстреливал наступавшие вражеские войска в районе Красное Село, Тайцы. Так, 11 сентября корабль выполнил 10 стрельб главным калибром, выпустив 285 снарядов по немецким войскам.

Начиная с 12 сентября 100-мм орудия крейсера ежедневно открывали огонь по немецким самолетам, бомбившим порт. К середине месяца линия фронта настолько приблизилась к городу, что артиллерия противника получила возможность вести огонь прямой наводкой по неподвижному кораблю. 16-го числа в него попал один 127-мм снаряд, а 17-го — четыре (два пробили верхнюю палубу и надводный борт, третий — трубу, четвертый — надстройку; 7 моряков были убиты, 28 ранены, возникшие пожары быстро ликвидировали). Чтобы корректировать огонь своей артиллерии по кораблям, немцы в этот день в районе Красного села подняли аэростат с наблюдателями. Артиллеристы «Максима Горького» сделали по нему несколько выстрелов, после чего аэростат взмыл вверх и исчез (вероятно, перебило привязной трос).

21 сентября в крейсер попали три тяжелых снаряда, в результате был разбит ходовой мостик, девять моряков погибли, семерых ранило. Дальнейшая стоянка на открытой позиции грозила кораблю неминуемой гибелью. Его командир капитан 1 ранга А.Н.Петров с разрешения штаба эскадры сменил огневую позицию. Поскольку крейсер не мог развернуться в акватории порта, то он задним ходом, без помощи буксиров, против течения, прошел Морским каналом и укрылся в Гуту-



«Максим Горький» у стенки ленинградского торгового порта, зима 1941/42 г.

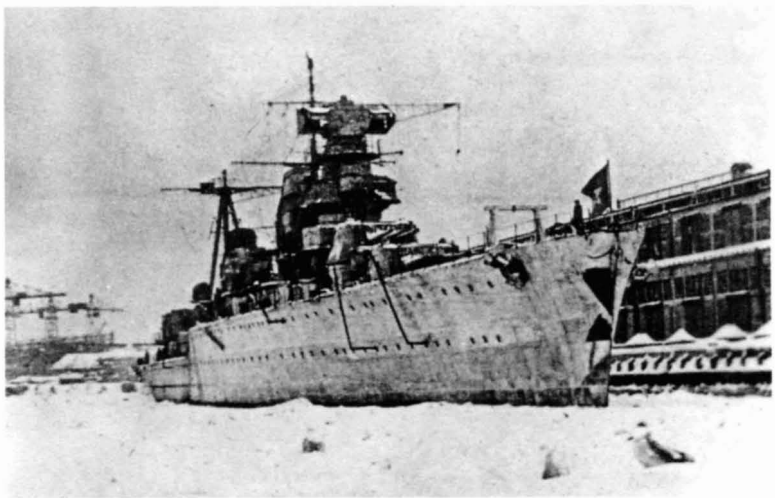
евском ковше, затратив на переход и швартовку всего 20 минут. Это был маневр, на который едва ли кто-нибудь отважился в мирное время.

На следующий день в 6.00 корабль отдал швартовы, и буксиры вывели его в Неву, поставив к левому берегу у завода № 194, а 23 сентября в 15.00 крейсер подошел к стенке завода № 189 для ремонта. Уже 3 октября его отбуксировали к Железной стенке торгового порта вблизи устья Фонтанки, хотя устранение повреждений продолжалось до 8-го числа. 22 и 24 октября противник обстреливал неподвижный корабль, и поэтому в дальнейшем при выполнении ответных стрельб командир крейсера старался менять позицию. 1 и 2 ноября «Максим Горький» четыре раза вел огонь по поселку Володарского, 22 и 23 — по батареям противника. Несмотря на то, что корабль менял места стоянки, ему не удавалось избежать попаданий. Так, 22-го вражеский снаряд попал в полубак перед 1-й башней. 29 ноября впервые позиции противника обстреливали из 100-мм орудий крейсера. 20, 23 и 25 декабря его артиллерия открывала огонь по узлам сопротивления немцев, содействуя войскам 42-й армии. Последние в 1941 году залпы «Горького» прозвучали 27 декабря.

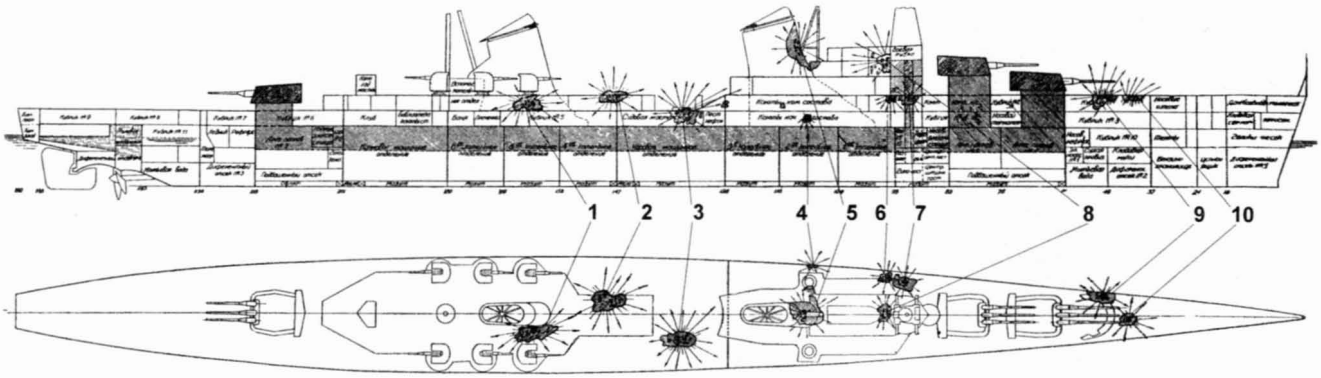
Поскольку 28 ноября 1941 г. Военным советом КБФ было принято решение о прекращении отопления кораблей нефтью, с 5 декабря крейсер перевели на отопление углем; на корабле оставили лишь аварийный запас — 60 т мазута. Для утепления внутренних помещений верхнюю палубу покрыли толстым слоем шлака, на люки и входы сделали тамбуры. В целях маскировки борта и надстройки покрасили белилами.

Все стоявшие на Неве и в ее притоках корабли были объединены в группы, «Максим Горький» вошел в состав 2-й группы, базировавшейся в торговом порту. На зимний период ему установили оперативную готовность 6 суток, в постоянной готовности он должен был иметь одну башню главного калибра.

Зимой 1941/42 года неподвижно стоявший крейсер неоднократно обстреливался немецкой артиллерией. 21 января в него попал 6-дюймовый снаряд, в результате чего вышло из строя 100-мм орудие. Главный калибр корабля привлекался к контрбатарейной борьбе. 8 и 9 февраля «Максим Горький» обстреливал батареи противника на Вороньей горе, израсходовав 29 180-мм снарядов.



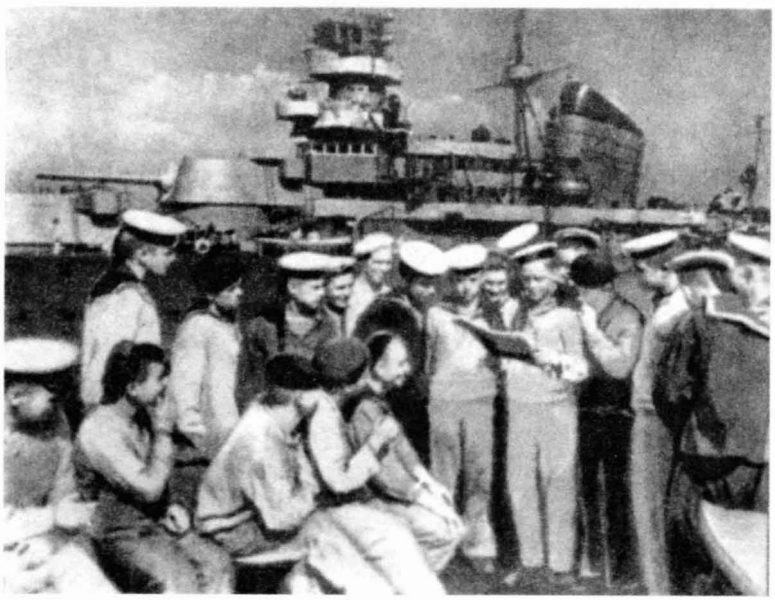
С 28 марта по 30 апреля 1942 г. немцы осуществляли операцию «Айштосс» по уничтожению кораблей КБФ. 4 апреля немецкие бомбардировщики сбросили на «Максим Горький» более 70 бомб, две из них разорвались на стенке в 5—7 м от борта в районе 2-й башни, а одна — в воде, в 3—4 м от правого борта напротив боевой рубки. Однако крейсер отделался незначительными повреждениями. На следующий день налет повторился, и опять без результатов для Люфтваффе. 22 апреля крейсер обстрелял батареи противника в районе Лигово. Самым тяжелым днем для кораблей, стоявших на Неве, стало 24 апреля, когда «Максим Горький» атаковали 10 бомбардировщиков Ю-88, 12 пикировщиков Ю-87 и 15 истребителей Ме-109. Налет сопровождался артобстрелом, радисты крейсера засекли работу вражеского корректировщика, находившегося в районе стоянки корабля. Свыше 150 бомб и 50 снарядов разорвались буквально рядом. Пря-



Боевые повреждения крейсера «Максим Горький», полученные в ходе артобстрелов:
1 — 21.1.1942; 2 — 27.6.1942; 3, 4, 7 и 9 — 17.9.1941; 6 — 16.9.1941; 8 — 21.9.1941; 10 — 23.11.1941.

мых попаданий не было, но от осколков погибли три краснофлотца, пятерых ранило. На берегу загорелся портовый склад, а также стоявший по носу крейсера транспорт, для их тушения были посланы аварийные партии. Зенитчики «Максима Горького» в этот день сбили два самолета.

Крейсеру следовало сменить стоянку, но лед был еще крепок, а буксиры и ледоколы не имели топлива. Налеты повторились 25 и 27 апреля, когда вслед за начавшимся артобстрелом корабль подвергся новым воздушным атакам. Всего 27 апреля рядом с крейсером разорвалось 15 авиабомб и около 100 снарядов, осколки которых сделали множество мелких пробоин. В этот день зенитчики «Максима Горького» сбили два Ю-87. При отражении налетов авиации противника на крейсере израсходовали в апреле 504 100-мм, 1377 37-мм снарядов и 2181 12,7-мм патронов. Прямых попаданий немцы не добились, но от сотрясений вышли из строя большинство приемников и передатчиков, дальномеры, котел № 3, лопнула лапа турбины низкого давления носового ГТЗА. Только вечером 28 апреля крейсер перевели к достроечной стенке завода № 196 (во время ремонта на нем дополнительно установили три 37-мм автомата).



Моряки линкора «Октябрьская революция» читают свежие газеты. На заднем плане — крейсер «Максим Горький», 1942 г.

В мае — июне 1942-го крейсер поддерживал своим огнем Невскую и Приморскую оперативные группы Ленинградского фронта, в августе он выполнил три стрельбы по батареям противника в районе совхоза «Беззаботное». Всего за 1942 г. главный калибр крейсера провел 9 боевых стрельб, выпустив по немцам 86 180-мм снарядов.

Зимой 1942/43 года были капитально отремонтированы турбо-генераторы, выполнен ремонт дизель-генераторов и башен главного калибра, всю верхнюю палубу крейсера покрыли броневыми плитами толщиной 30 — 37 мм в два слоя (общий вес плит — 225 т).

Летом «Максим Горький» участвовал в контрбатарейной борьбе: 9 июля с позиции у завода «Судомех» и 17 августа от Железной стенки торгового порта крейсер обстреливал батареи фашистов в районе Знаменское, Коркули, израсходовав 106 снарядов главного калибра.

В январе 1944 г., накануне операции по снятию блокады Ленинграда, крейсер был включен в состав 2-й группы морской артиллерии. Корабли должны были разрушать узлы сопротивления, командные пункты, склады противника. 13 и 14 января орудия главного калибра «Максима Горького» произвели несколько выстрелов по вражеским укреплениям. Но основной удар пришелся на 15 января: 276 снарядов, или 27 т смертоносного металла обрушили в этот день его орудия на позиции неприятеля. Были отмечены три взрыва и большой пожар. С выходом наших войск на ближние подступы к основным узлам сопротивления немцев —

«Максим Горький» в ленинградском Морском канале вскоре после окончания войны, 1945 г.

Вверху:
«Максим Горький» на параде на Неве, июль 1945 г.

Справа:
«Максим Горький» после модернизации, конец 1940-х гг. На корабле появилась третья мачта, установленная позади КДП.

Красное Село и Ропша на крейсера 2-й группы была возложена задача массированными огневыми ударами, чередующимися с методическим огнем, парализовать пути сообщения отходившей петергофско-стрельнинской группировки противника, уничтожать скопления его живой силы и техники. С 16 по 19 января артиллерия крейсера выпускала в день от 60 до 140 снарядов; 24 января она содействовала наступлению 67-й армии и войск Волховского фронта на Тосненском направлении. За время проведения операции крейсер выпустил по врагу 701 снаряд главного калибра.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 марта 1944 г. «За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом личным составом доблесть и мужество» крейсер «Максим Горький» был награжден орденом Красного Знамени.

В июне 1944-го «Максим Горький» в составе 4-й артиллерийской группы поддерживал огнем своих орудий наступление частей Красной Армии на выборгском направлении, уничтожая укрепления линии Маннергейма. 9 июня крейсер выпустил 100 снарядов главного калибра по району Куоккала.

В 1941 — 1944 гг. корабль выполнил 126 боевых стрельб, выпустил 2300 180-мм снарядов. Отражая налеты вражеской авиации, его зенитчики сбили пять самолетов.

Командиры в годы войны: капитан 2 ранга (затем капитан 1 ранга) А.Н.Петров; с 7 января 1942 г. — капитан 2 ранга (затем капитан 1 ранга) И.Г.Святов; с 18 февраля 1943 г. — капитан 1 ранга А.Г.Ванифатьев.

25 февраля 1946 г. «Максим Горький» вошел в состав эскадры Южно-балтийского флота (4-й ВМФ), перешел в Лиепаю, а затем в Балтийск. На крейсере располагался штаб эскадры. В октябре того же года крейсер с пятью эсминцами находился в море на учениях. 7 ноября 1947 г. он прибыл в Ленинград для участия в параде.

В декабре 1950-го на корабле (командир — капитан 2 ранга П.М.Гончар) проводились, и весьма успешно, испытания первого советского корабельного вертолета Ка-10 в присутствии главного конструктора Н.И.Камова. Для взлета и посадки аппарата на палубе юта нанесли белый квадрат размерами 7х7 м. Сам вертолет со снятыми лопастями установили на шкафуте у среза полубака. Площадку для стоянки выбрали очень удобную — винтокрылая машина не мешала даже стрельбе из главного калибра. Никаких других доработок на крейсере для ее эксплуатации не потребовалось, только во время полетов «срубался» кормовой флагшток. Методика выполнения взлета и посадки отрабатывалась при различных направлениях и скоростях воздушного потока над палубой. Для этого крейсер ходил разными курсами, изменяя скорость хода — от малого до полного. Первая посадка вертолета на палубу прошла 7 декабря.

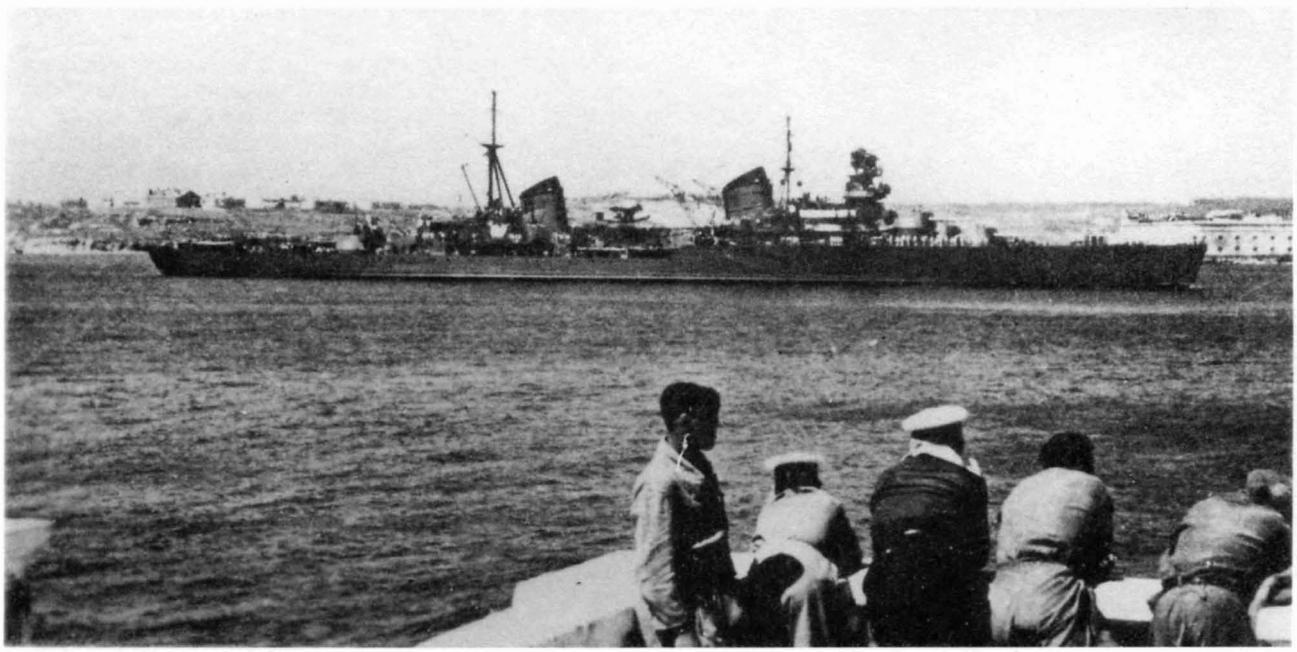
Летом 1953 г. «Максим Горький» перешел в Кронштадт, чтобы осенью встать на капитальный ремонт и модернизацию. 16 июня его включили в состав кораблей Кронштадтской военно-морской крепости. В июле того же года он в последний раз возглавил парад кораблей на Неве в честь Дня ВМФ, а в декабре встал на капремонт и модернизацию на завод № 194. 17 февраля 1956 г. корабль был выведен из боевого состава КБФ и переформирован в опытовый крейсер, а 18 апреля 1959-го исключен из состава ВМФ и передан на слом.

«Молотов»

Накануне войны крейсер «Молотов» входил в отряд легких сил эскадры ЧФ и в то время был единственным кораблем советского ВМФ, имевшим опытный образец отечественной радиолокационной станции «Редут-К».

Уже на следующий день после вступления в строй, 15 июня 1941 г., «Молотов» принял участие в больших флотских учениях, в ходе которых его РЛС успешно использовалась для обнаружения самолетов.

С 22 июня по ноябрь 1941-го он стоял в Севастополе, отрабатывая организацию службы, одновременно принимая участие в обеспечении ПВО главной базы. На третий день войны была установлена прямая телефонная связь между крейсером, штабом флота и КП ПВО. Данные от корабельной РЛС «Редут-К» сообщались в штаб флота по кабелю. Запись в



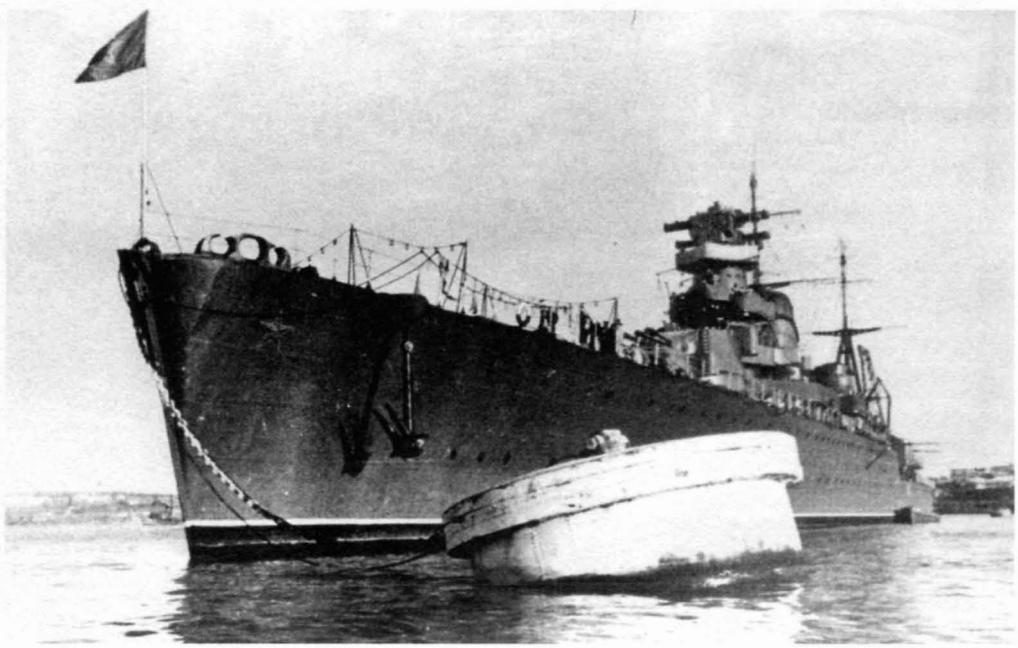
Крейсер «Молотов» в Севастополе, 1941 г.

историческом журнале корабля свидетельствует: «Все попытки противника произвести внезапный налет на базу стоянки крейсера не имели успеха благодаря бдительности личного состава РЛС, заблаговременно предупреждавшего ПВО базы об обнаружении самолетов противника со временем, достаточным для приведения в готовность средств ПВО — истребительной авиации и зенитной артиллерии». РЛС работала напряженно, порой по 20 часов в сутки, но не было случая, чтобы она вышла из строя.

Захват противником крымских аэродромов повлек за собой угрозу массированных ударов его авиации по главной базе и кораблям. Командующий флотом приказал вывести крупные корабли из Севастополя в порты Кавказского побережья. В ночь на 1 ноября из Севастополя в Поти ушли линкор «Парижская коммуна», крейсер «Молотов», лидер «Ташкент» и эсминец «Сообразительный», а 3 ноября крейсер перешел из Поти в Туапсе для усиления ПВО базы.

В последующие дни «Молотов» привлекался к артиллерийской поддержке войск 51-й армии. В 22.40 8 ноября он направился из Туапсе в район Феодосия—Чауда для обстрела скопления техники и войск противника в населенных пунктах Марфовка, Новоселовка, Кенегес, Атан-Алчиш. Его командир, капитан 1 ранга Ю.К.Зиновьев, решил произвести огневой налет на одном боевом курсе, позволявшем обстреливать наиболее удаленные объекты. В этом случае выполнение боевой задачи требовало наименьшей затраты времени: обстреляв одну цель, корабль, не меняя курса, мог перенести огонь на следующую и т.д. Кроме того, стрельба на одном курсе при неизменной скорости хода повышала меткость. В 4.06 9 ноября «Молотов» лег на курс 282° и, имея ход 14 узлов, открыл огонь трехорудийными залпами из орудий главного калибра. Дистанция до целей менялась от 105 до 140 кбт. В 5.26, израсходовав 95 снарядов, крейсер закончил стрельбу и, учитывая угрозу авиации противника, развив 28 узлов, отошел в море, с тем чтобы к рассвету оказаться не менее чем в 50 милях от берега. Вернувшись в Туапсе в 16.50, уже в 21.15 он вышел на очередную операцию, в ходе которой из района м. Эльчан-Кая обстреливал войска противника, находящиеся в Султановке, Марфовке и Пташкино. На этот раз корабль с 4.20 до 5.06 10 ноября сделал три огневых галса, израсходовав 96 снарядов главного калибра. По сообщению штаба 51-й Отдельной армии, в результате этих двух обстрелов противник понес значительные потери. Возвращаясь в Туапсе, «Молотов» в 7.15 отразил атаку четырех торпедоносцев, в 9.50 вовремя уклонился от бомб, сброшенных на него четырьмя немецкими бомбардировщиками, и в 19.30 благополучно прибыл в базу.

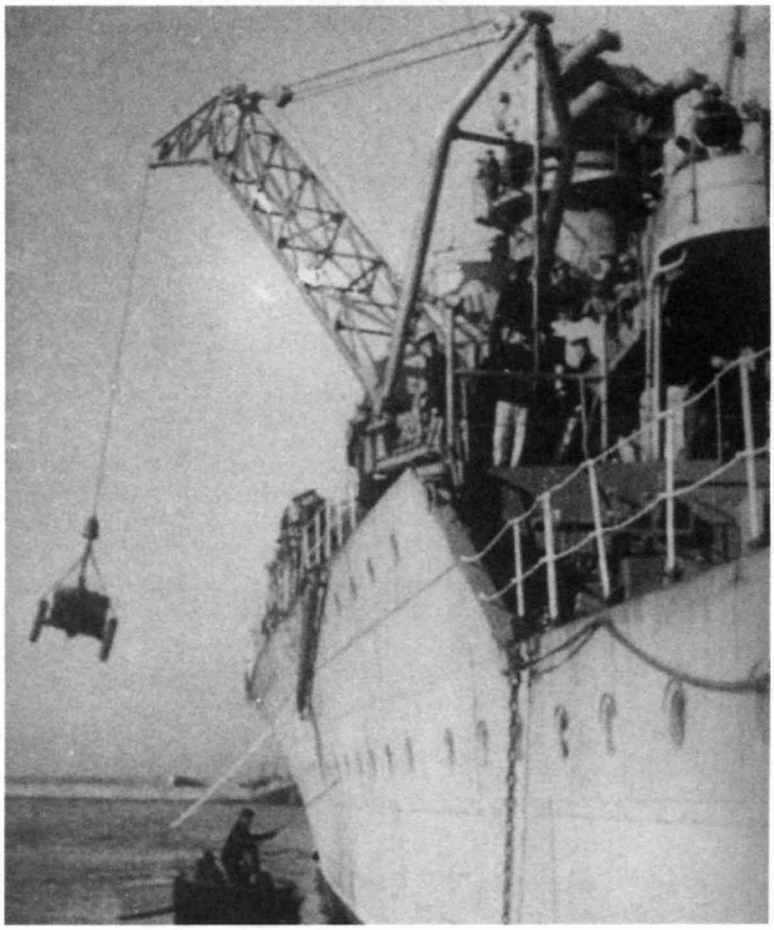
В декабре 1941 года, при подготовке к Керченско-Феодосийской десантной операции, крейсер включили в состав отряда прикрытия, куда также вошли лидер «Ташкент» и эсминец «Смышленый». Командовал отрядом командир крейсера Ю.К.Зиновьев. Два барказа «Молотова» с командой из 10 матросов и старшин были переданы крейсеру «Красный Крым», который по плану операции должен был стать на якорь на Феодосийском рейде и производить высадку десанта с помощью плавсредств. Но наступление немцев на Севастополь изменило планы и сроки проведения этой операции.



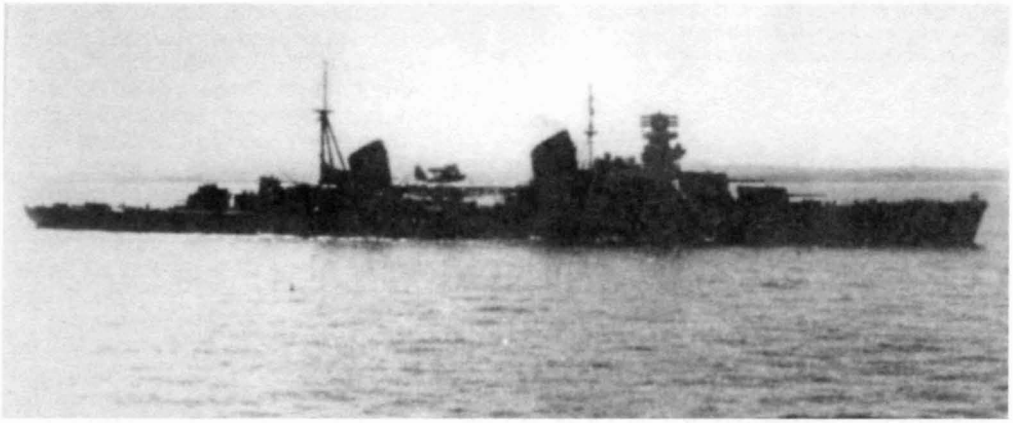
Крейсер «Молотов», 1941 г.

Погрузка оружия и амуниции десантных частей на крейсер «Молотов», декабрь 1941 — январь 1942 г.

В связи с началом второго штурма Севастополя «Молотов» получил приказ доставить в главную базу части 386-й стрелковой дивизии. 24 декабря в 17.00 он вышел из Туапсе и направился в Поти. Однако войска предстояло принимать на рейде Очамчири с помощью вспомогательных судов. 25 декабря крейсер прибыл на рейд и встал на якорь, но из-за сильного волнения вспомогательные суда не смогли выйти в море, и «Молотову» пришлось уйти в Поти. В следующие двое суток на корабль с причала было погружено 15 вагонов авиабомб и боеприпасов, пушки и минометы, а на рейде с буксиров и парохода «Потемкин» принято 1200 бойцов и командиров. В 7.55 28 декабря крейсер снялся с якоря и взял курс на главную базу (на переходе скорость достигала 32 узлов). На следующий день в 7.10 он прибыл в Севастополь. Одновременно сюда пришли линкор «Парижская коммуна» и два эсминца. Разгрузка производилась на Угольный причал Северной бухты под обстрелом противника. Два матроса с «Молотова» были убиты, многие ранены. Корабль получил множество осколочных пробоин в кормовой части корпуса. В ходе разгрузки «Молотов» не только вел огонь по станциям Бахчисарай, Бельбек и другим целям, выполняя задачу артиллерийской поддержки сухопутных войск по заявкам корректировочных постов, но и отбился от атаки восьми немецких бомбардировщиков — плотный зенитный огонь с крейсера не дал им выполнить прицельное бомбометание, а один самолет удалось подбить. Затем 100-мм орудия крейсера более часа обстреливали вражеские



Крейсер «Молотов», 1941—1942 гг.



войска, атаковавшие 30-ю береговую батарею. Главный калибр вел огонь по Морозовке, где противник накапливал бронетанковые силы для очередного штурма.

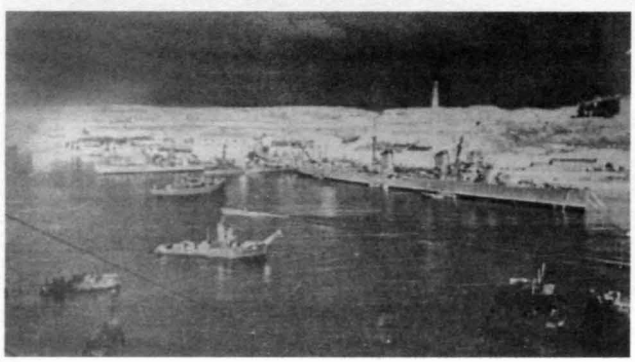
Вскоре фашистские батареи пристрелялись по кораблю, и он, сменив огневую позицию, в 19.20 ошвартовался у Телефонной пристани. Всего за 29 декабря «Молотов» израсходовал 205 180-мм и 107 100-мм снарядов. Огнем его орудий в Бахчисарае было уничтожено 16 вагонов с боеприпасами и несколько складов, а в селе Верхнее Садовое — 9 автомашин. Приняв на борт 600 раненых бойцов Приморской армии и эвакуируемых жителей Севастополя, в 1.05 30 декабря, в условиях сильной пурги и 8-балльного северного ветра, крейсер вышел из главной базы в Новороссийск.

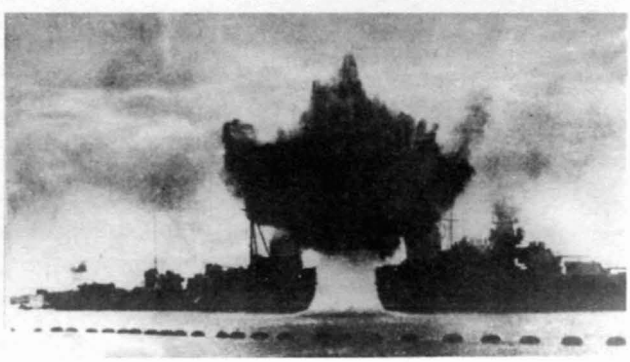
В ночь на 1 января 1942 г. вместе с лидером «Ташкент» он обеспечивал переход и выгрузку транспортов «Абхазия» и «Белосток», доставивших из Новороссийска в Севастополь части 386-й стрелковой дивизии. На «Молотове» также находилось 700 красноармейцев, боеприпасы и батарея реактивных установок БМ-8. Утром он ошвартовался в Южной бухте и приступил к выгрузке, а днем, стоя на якоре в Северной бухте, поддерживал огнем войска 3-го и 4-го секторов обороны города. Главный калибр и 100-мм орудия обстреливали скопления фашистских войск и аэродром. В 4.10 2 января «Молотов», приняв 340 раненых и эвакуируемых (всего 500 человек), вышел из Севастополя, а в 16.40 встал к пирсу № 11 в Туапсе.

Вечером 3 января, погрузив боеприпасы, он направился в Новороссийск, куда прибыл утром следующего дня. Приняв на борт 664 бойца пополнения, корабль в 18.15 взял курс на Севастополь. В море к нему присоединился лидер «Ташкент». В 5.20 утра 5 января «Молотов» ошвартовался у стенки в Южной бухте и приступил к высадке войск и выгрузке боеприпасов. В течение четырех дней он обстреливал из 180-мм и 100-мм орудий позиции противника в районе Мекензиевых гор, а 8 января, приняв 539 раненых, в 17.50 вышел в Туапсе, куда прибыл в 8.45 9 января.

В ночь с 21 на 22 января 1942 г. «Молотов» стоял у нефтепирса № 4, ошвартованный правым бортом, левый якорь был отдан, и с кормы заведен конец на бочку. По корме крейсера находился эсминец «Смышленый», у соседнего пирса — «Красный Кавказ» и танкер «Кремль». К 4 часам утра с гор на порт обрушился норд-ост (бора). Сильный ветер и волны стали раскачивать крейсер и бить его о стенку, швартовы рвались один за другим. Из-за опасности повредить всю обшивку правого борта, в 7.47 командир приказал отойти от пирса и встать на два якоря на малом рейде, подрабатывая машинами. Однако ветер был такой силы, что левая якорь-цепь вскоре оборвалась, а второй якорь не

«Молотов» в осажденном Севастополе, 1941—1942 гг. Справа: кадр кинохроники запечатлел обстрел крейсера неприятелем при прохождении входных бонов Севастопольской бухты, 1942 г.

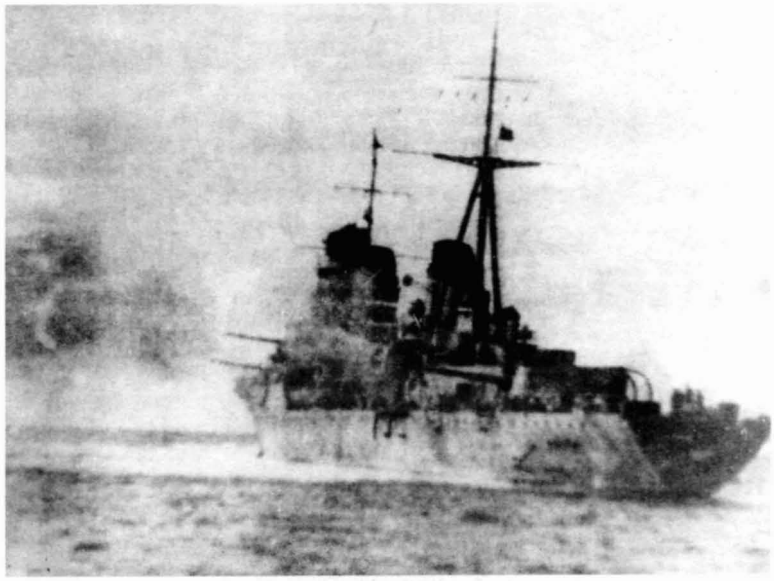




мог удержать корабль на месте. Волнами его сносило к бетонному молу. «Молотов» дал задний ход, но очередная волна бросила его вперед. В 8.36 он ударился носом о мол, повредив форштевень и деформировав обшивку. И тут же крейсер понесло назад, корма левым бортом ударилась о пирс, в результате чего оказалась поврежденной обмотка размагничивания. В 8.53 под винты попала бочка, и пришлось застопорить машины. На пирс были поданы швартовы, чтобы оттянуться шпилем, но они вскоре лопнули. Ветром корабль стало разворачивать носом влево, форштевнем он прочертил по борту крейсера «Красный Крым» и ударил в танкер, который, получив пробоину, стал погружаться. В 9.06 бочка вышла из-под винтов, но крейсер навалило на кормовую оконечность эсминца «Смышленый», причинив ему серьезные повреждения. В 9.23 по приказу командования на «Молотове» были затоплены носовые дифферентные отсеки, и он сел носом на грунт. Ветер и волны навалили корабль кормой на пирс, при этом разрушилась обшивка. В 10.07 на помощь ему подошел эсминец «Сообразительный» (для поддержания кормы), но достигший силы 10 баллов ветер не позволил ему приблизиться на необходимую дистанцию. Боцманской команде крейсера удалось подать несколько тросов на пирс, но очередная волна так дернула корабль, что они порвались. Лопнувшим тросом смертельно ранило старшину, а два матроса получили увечья. Трос на эсминец удалось завести только к полудню. Подошедший позже буксир также смог принять трос с кормы. После 16 часов шторм стал утихать. В результате разгула стихии была повреждена обшивка на левом борту в кормовой оконечности от 264-го шп. до транца, по левому борту лопнули 4 шпангоута (с 290 по 293-й), сломан кормовой клюз, на 400 мм вогнут форштевень, затоплен таранный отсек, повреждены трубопроводы отопления в кормовых помещениях и оборудование отсека дымаппаратуры.

Ремонт крейсера выполнялся на судоремонтном заводе в Туапсе. 14 февраля работы были закончены, но из-за недостаточных производственных мощностей предприятия форштевень полностью выправить не удалось, что снизило скорость «Молотова» на 2—3 уз. Позже на заводе № 201 с использованием кессона форштевень восстановили полностью.

После завершения ремонта крейсер был привлечен к обстрелу войск противника на побережье Феодосийского залива, обеспечивая поддержку наступления войск Крымского фронта. Вечером 20 февраля 1942 г. «Молотов» под флагом командира ОЛС контр-адмирала Н.Е.Басистого в сопровождении эсминцев «Сообразительный» и «Смышленый» вышел в назначенный район. 21 февраля с 1.30 до 1.48 крейсер обстрелял Коктебель и Старый Крым, выпустив 60 180-мм снарядов. Стрельба выполнялась в условиях качки. К 8.00 шторм достиг восьми баллов, а крен корабля — 37°. При перемене курса нос и корма попали на вершины разных волн и корпус прогнулся, на верхней палубе образовался гофр от борта до борта. Как только «Молотов» сошел с вершин волн, гофр бесследно исчез, лишь в камбузе с палубы отлетела керамическая плитка. Эсминцы получили тяжелые повреждения, в 16.20 отряд вернулся в базу.



Главный калибр «Молотова» ведет огонь по вражеским позициям, 1941—1942 гг.

26 февраля «Молотов» под флагом Н.Е.Басистого вышел в море. Его сопровождали лидер «Харьков», эсминцы «Сообразительный» и «Смышленый». В 21.40 отряд встретил линкор «Парижская Коммуна», сопровождаемый двумя эсминцами. До Феодосийского залива корабли следовали вместе, затем направились в свои районы стрельб. В 0.05—0.30 27 февраля крейсер обстрелял позиции противника в районе Феодосии, выпустив 60 снарядов главного калибра. Огонь велся по площадям с дистанции 110 кбт из всех башен поорудийно. Закончив стрельбу, корабль ушел в район дневного маневрирования и только после наступления темноты снова приблизился к берегу. В 22.03—22.23 он обстреливал город и порт, израсходовав 40 180-мм снарядов. В 2.10—2.25 повторил обстрел Феодосии, выпустив 33 снаряда, и в 2.30 28 февраля начал возвращение в базу, куда прибыл в 10.27.

Вечером того же дня, в 19.08, «Молотов» направился в Феодосийский залив. В 2.43—2.54 1 марта с дистанции 134 кбт он обстрелял позиции немцев, выпустив 40 снарядов, ушел от берега в море, а с наступлением темноты вернулся в залив. В 22.34—22.44 с дистанции 147,5 кбт крейсер выпустил по врагу еще 40 снарядов и в 9.05 2 марта возвратился в базу.

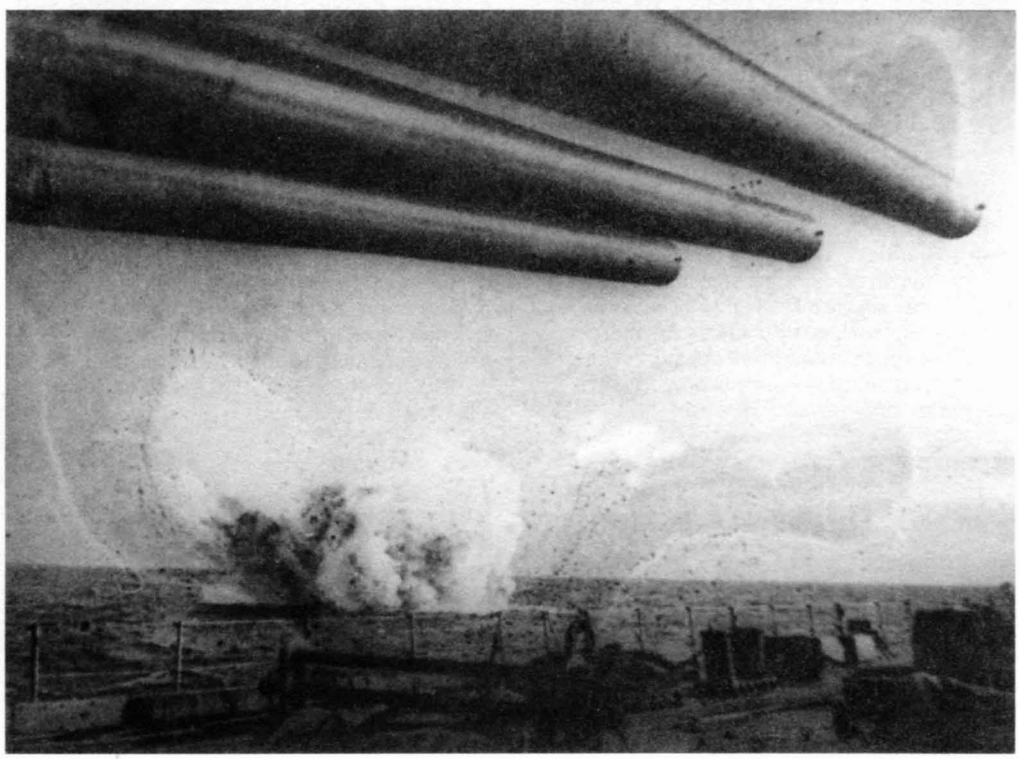
На середину марта 1942 г. было спланировано наступление 44-й армии на Керченском полуострове. До начала операции ко-

рабли ЧФ наносили удары по позициям неприятеля, поддерживая левый фланг армии. 14-го числа в 21.09 крейсер в охранении лидера «Ташкент» и эсминца «Бдительный» вышел из Туапсе, а с 4.20 до 4.34 следующего дня обстреливал укрепленные пункты противника в районе Феодосия — Старый Крым, выпустив 80 180-мм снарядов, и в 11.40 вернулся в базу. 16 марта в 18.50 в сопровождении эсминца «Свободный» крейсер вновь вышел в Феодосийский залив. 17 марта с 1.18 до 1.41 он обстреливал пос. Корокель, Б.Камыши, Сарыголь (расход боезапаса главного калибра составил 149 снарядов), а в 8.13 ошвартовался в Туапсе.

18 марта немецкая авиация совершила массированный налет на порт, несколько бомб упали рядом с крейсером, но повреждений он не получил. Вечером того же дня «Молотов» в сопровождении эсминца «Свободный» ушел в Поти, где с 20 марта на 25 суток встал в ремонт на заводе № 201.

7 июня началось третье наступление немцев на Севастополь. Для его отражения Приморской армии потребовались новые подкрепления. В 14.13 10 июня «Молотов» вышел из Поти, и утром 11-го был в Новороссийске. В 0.51 12 июня, приняв на борт 2998 бойцов 138-й отдельной стрелковой бригады, 28 орудий, 8 минометов, свыше 1000 автоматов и до 150 т боеприпасов, продовольствия и медикаментов, крейсер с эсминцем «Бдительный» вышел в море. Спустившись сначала к анатолийскому побережью, корабли затем повернули на запад. В сумерки 12 июня отряд лег на курс к осажденному городу. В 18.23 над кораблями появился самолет-разведчик, а с 20.28 бомбардировщики и торпедоносцы противника приступили к комбинированным атакам. Первыми на корабли устремились 6 пикирующих бомбардировщиков. Маневрируя, крейсер и эсминец уклонились от сброшенных на них бомб. Затем «Молотов» был атакован с правого борта двумя пикировщиками и одновременно с левого борта, то есть с темной части горизонта— четырьмя торпедоносцами. Один из последних удалось сбить, от сброшенных им торпед крейсер уклонился. Через 6 минут после этого нападения «Молотов» с горизонтального полета был безрезультатно атакован бомбардировщиками. И, наконец, еще через 4 минуты последовала совместная атака двух торпедоносцев и двух бомбардировщиков. Отвернув от торпед и бомб, корабли избежали прямых попаданий, но от близких разрывов в корпусе крейсера образовалась течь, временно вышли из строя некоторые механизмы. Прорывая блокаду, зенитчики «Молотова» за 30 минут (с 20.28 по 20.57) израсходовали 96 100-мм, 147 45-мм, 406 37-мм снарядов и 1082 12,7-мм патронов.

В 23.52 корабль подошел к Угольной пристани. Еще при швартовке командир получил приказ штаба Севастопольского оборонительного района обстрелять Бахчисарай, Сюрень и Опытное. В 1.58 13 июня был открыт огонь двумя носовыми башнями по Бахчисараю. Стрельба велась по площадям по два выстрела в залпе. Как сообщил штаб флота, артиллери-



Взрыв бомбы по правому борту крейсера «Молотов», 1942 г.

стам крейсера удалось взорвать эшелон с боеприпасами. Одновременно 100-мм орудия обстреливали Камышлы.

Выгрузка доставленных боеприпасов и артиллерии производилась с правого борта на причал по двум сходням и восьми лодкам, а с левого — по двум сходням на баржу. Но к приходу крейсера на причале собралась толпа раненых и эвакуируемых, которые до окончания работ устремились на корабль, заполняя помещения и палубу и мешая разгрузке. Поэтому не выгруженными остались 42 т боеприпасов.

Закончив стрельбу по Бахчисараю, «Молотов» перенес огонь на Сюрень и Опытное, израсходовав 51 180-мм и 84 100-м снаряда. Приняв 1065 раненых и 350 женщин и детей, крейсер в 2.30 13 июня отдал швартовы и вслед за эсминцем «Бдительный» вышел из Севастопольской бухты. Пройдя Херсонесский маяк, крейсер по заданию штаба Севастопольского оборонительного района обстрелял немецкие войска в пунктах Торопова дача, Сухая балка, Сухая речка и Камары. Когда крейсер закончил стрельбу (расход боезапаса — 73 180-мм снаряда), корабли увеличили ход до 28 узлов, повернули на юг, от Синопа на северо-восток, и в 19.40 благополучно возвратились в Туапсе.

10 и 13 июня вражеская авиация потопила транспорты «Абхазия» и «Грузия», шедшие в Севастополь с боеприпасами. Защитники города остались почти без снарядов, и командующий флотом Ф.С.Октябрьский (он командовал Севастопольским оборонительным районом) приказал повторно направить сюда крейсер «Молотов» с войсками и возможно большим количеством боезапаса. Это рискованное решение основывалось на том, что крейсер успевал за темное время суток прорваться в Севастополь, разгрузиться и выйти из опасного района.

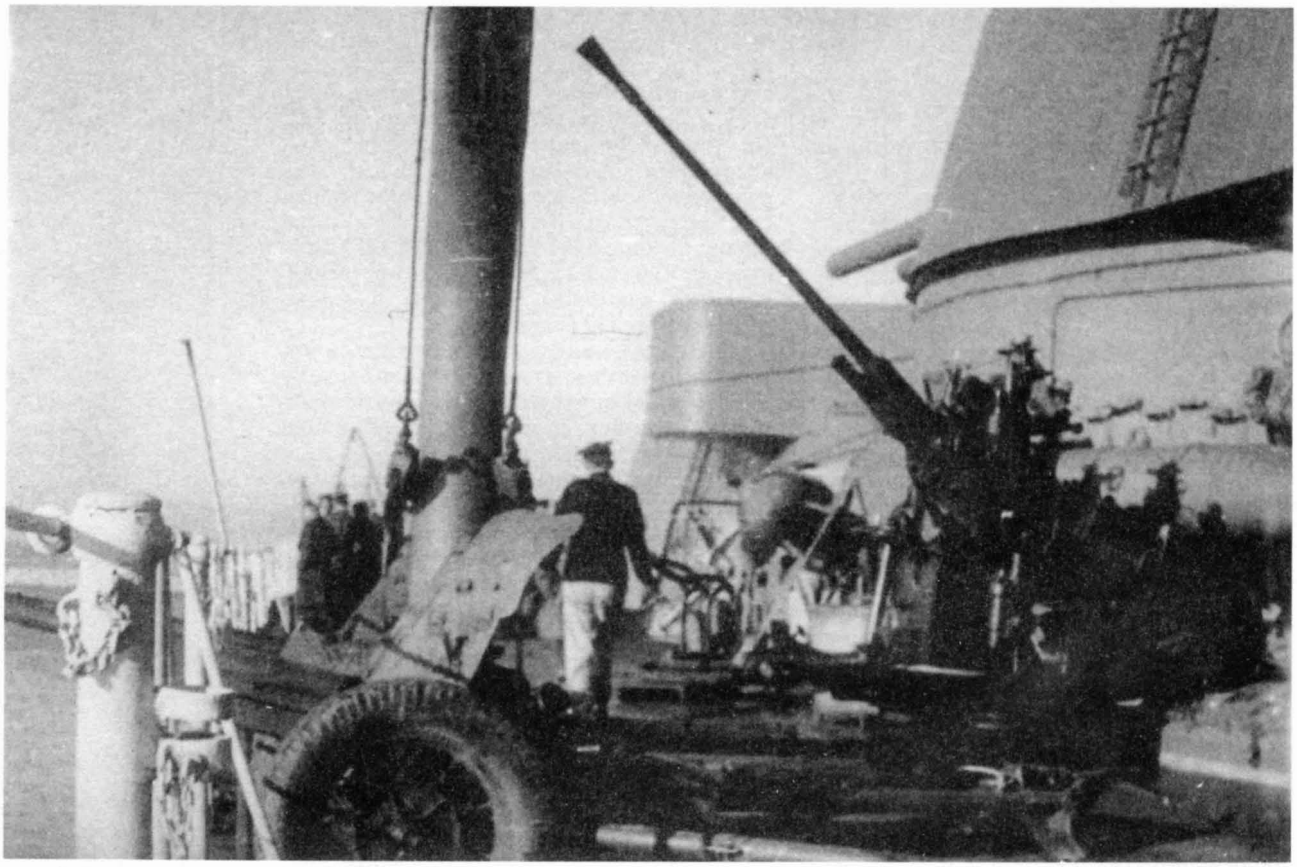
14 июня в 8.21 «Молотов» вышел из Туапсе и, развив 30-узловую скорость, в 11.15 прибыл в Новороссийск. Он встал к Импортной пристани, где принял на борт 373 т боеприпасов, 45 т продуктов, 60 т различного имущества и 24 миномета. Затем переместился к причалу № 5 для принятия мазута и посадки войск — 3175 бойцов и командиров. В 2.20 15 июня крейсер вышел в море. Его сопровождал эсминец «Безупречный». Скорость на переходе составила 20—29 уз. Вражеская воздушная разведка не появлялась. В 0.06 16 июня корабли благополучно вошли в главную базу. Швартовка затруднялась 6-балльным южным ветром, отсутствием швартовных палов, уничтоженных снарядами и бомбами. Несмотря на это, крейсер встал к Угольной пристани и начал быстро разгружаться. У стенки корму «Молотова» все время удерживал буксир, но ветер дважды «отжимал» корабль от берега. Из 100-мм орудий крейсер вел огонь по селению Камышлы, израсходовав 84 снаряда. В ответ по месту его стоянки открыла огонь немецкая артиллерия, тяжелые снаряды рвались на причале и в воде. Из штаба базы поступил приказ немедленно возвращаться. В 1.55 корабль с 1625 ранеными и 382 эвакуируемыми без помощи буксиров, только работая враздрай своими машинами, развернулся на выход и в 2.40 прошел боны (не выгруженными остались 62 ящика боеприпасов). В 3.11 лег на курс 137° и на скорости 20 узлов с 3.17 до 3.34 обстрелял главным калибром Камышлы и Алсу, израсходовав 113 снарядов.

Затем, увеличив ход, крейсер вместе с «Безупречным» вышел из зоны действия блокадных сил противника и в 1.25 17 июня прибыл в Новороссийск. Разгрузившись, 18 июня «Молотов» ушел в Поти.

За время обороны Севастополя им было доставлено в главную базу 9440 бойцов и командиров, подразделение «катюш», 560 орудий, 45 минометов, 16 800 винтовок, 3680 автоматов и пулеметов, 10 вагонов авиабомб, 145 вагонов боеприпасов, из осажденного города вывезено более 6000 раненых бойцов, женщин и детей. Порой перегрузка составляла 1000 т, помещения кубриков были настолько забиты ящиками с боеприпасами, что в случае боевых повреждений работа аварийных партий в некоторых местах была бы невозможна. Вследствие размещения грузов выше ватерлинии метацентрическая высота снижалась с 1,2 м до 0,75 м. При таком положении при перекладке руля в момент уклонения от воздушных атак крен корабля достигал 10°, что затрудняло ведение зенитного огня.

В период подготовки противника к форсированию Керченского пролива и высадке на Таманский полуостров командующий эскадрой вице-адмирал Л.А.Владимирский получил от Военного совета ЧФ задачу в ночь на 3 августа обстрелять Феодосию, ее порт и причалы Двуякорной бухты для уничтожения сосредоточенных там (по данным разведки) судов и плавучих средств. Осуществить эту операцию предписывалось крейсеру «Молотов» и лидеру «Харьков».

План действий, утвержденный Военным советом флота, состоял в следующем: 2 августа в 17.20 корабли из Туапсе выходят в море и до темноты следуют на запад, а затем поворачивают в назначенный район с расчетом занять огневую позицию к началу следующих суток. Для обеспечения ориентировки и надежной обсервации кораблей ночью в район стрельбы направлялась подводная лодка М-62, которая должна была обозначить свое место белым огнем. Крейсеру «Молотов» предстояло обстрелять Феодосию (180 снарядов 180-мм калибра), а лидеру «Харьков» — Двуякорную бухту. Одновременный огневой налет надлежало провести в течение 15 минут. Считалось, что противник обнаружит корабли только после первых залпов и поэтому оказать противодействия не сможет.



Сухопутная 37-мм автоматическая пушка на палубе крейсера «Молотов». Таким образом пытались усилить зенитное вооружение корабля во время его стоянки в плохо защищенных портах Кавказа.

Вечером 1 августа «Молотов» и «Харьков» вышли из Поти и в 5.03 утра прибыли в Туапсе. Там их дважды обнаруживали немецкие самолеты-разведчики. 2 августа в 16.00 на крейсере поднял флаг командир бригады крейсеров контр-адмирал Н.Е.Басистый. Он приказал сниматься с якоря и следовать к Феодосии, а в 17.12 «Молотов» и «Харьков» покинули порт. Головным следовал лидер, за ним шел крейсер. Корабли двигались 26-узловым ходом, имея в охранении четыре торпедных катера; в воздушном прикрытии — два МБР-2 и два истребителя ЛаГГ-3. Вскоре немецкий самолет-разведчик Хе-111 заметил выход наших кораблей в море, а в 17.59 он на высоте 7000 м пролетел непосредственно над «Молотовым». Стало ясно, что скрытность операции нарушилась.

Для дезориентирования воздушной разведки корабли в 18.05 легли на ложный курс в направлении на Новороссийск. Когда Хе-111 скрылся, они повернули на запад. Однако в 18.50 вражеский самолет-разведчик вновь появился над отрядом. (К этому времени «лагги», израсходовав горючее, возвратились на свой аэродром, а МБР-2 не смогли бы отразить атаки торпедоносцев и бомбардировщиков; с наступлением сумерек и они вынуждены были вернуться на базу.) Корабли обстреляли «хейнкель» и вторично повернули на Новороссийск. Но самолет уже не оставлял их и, хотя и удалялся на некоторое время за пределы видимости, непрерывно обнаруживался радиолокационной аппаратурой крейсера вплоть до 21 часа. Маневр ложного движения вызвал известную потерю времени, поэтому с наступлением темноты в 20.30 корабли легли на курс 270° и увеличили скорость до 28 узлов.

В 23.15 взошла луна, видимость значительно улучшилась. Через 10 минут «Молотов» и «Харьков» повернули в район, где должна была находиться М-62. Обнаружить световой сигнал, подаваемый с лодки, не удалось, поэтому уточнять свое место пришлось по береговым ориентирам. К полуночи прямо по курсу стали вырисовываться очертания мысов Меганом, Киик-Атлама и вершина горы Кара-Даг. Выяснилось, что из-за частых перемен курса корабли оказались около 12 кбт западнее точки рандеву. Обсервация по берегу в 100—130 кбт ночью не обеспечивала точности стрельбы по невидимому объекту площадью около 1 кв. км. Но командир крейсера все же решил открыть огонь. В 0.53, когда корабли уже лежали на боевом курсе 65°, слева по носу «Молотова» появился торпедный катер — это в атаку вышли итальянские ТКА МА5-568 и МА5-573. Крейсер резко повернул вправо и увеличил ход до полного. Катер вскоре скрылся из виду, и «Молотов» вновь лег на боевой курс, но исходные данные для стрельбы пришлось пересчитывать.

В 0.59 лидер, не дожидаясь крейсера, открыл огонь по Двуякорной бухте. В этот же момент немецкие береговые батареи, расположенные на мысах Ильи и Киик-Атлама, открыли огонь по «Молотову». Семь трехорудийных залпов легли с большой точностью, несколько из них накрыли крейсер — гитлеровцы, видимо, пользовались радиолокацией.

В 1.05 при выходе «Молотова» к точке залпа по второму расчету исходных данных его сигнальщики вновь обнаружили слева на курсовом угле 20° торпедный катер. Крейсер увеличил ход и отвернув вправо, открыл огонь по катеру из автоматов.

Убедившись, что сохранить необходимое для точности стрельбы устойчивое маневрирование крейсера невозможно, командир бригады приказал отходить на юг 28-узловой скоростью. В 1.19 удалявшиеся от крымского берега корабли атаковал самолет-торпедоносец. Он приближался к «Молотову» с траверза левого борта. Командир крейсера М.Ф.Романов вовремя отвернул вправо, и торпеда прошла вдоль правого борта. Через 5 минут последовала одновременная атака уже двух торпедоносцев. Один шел на крейсер с правого траверза, другой — с левого курсового угла 110°. Из-за затруднявшего наблюдение лунного света второй самолет был обнаружен поздно. С расстояния 3—6 кбт «Молотов» открыл интенсивный огонь и начал циркуляцию влево, уклоняясь от правого торпедоносца, находившегося на курсовом угле 150° и сбросившего две торпеды. Одна из них прошла вдоль левого борта, а вторая в 1.27 попала в кормовую оконечность корабля справа. Правда, сам самолет тоже был сбит огнем кормовых автоматов крейсера. Торпеды, сброшенные вторым торпедоносцем также с правого борта, прошли за кормой «Молотова».

Поскольку в документах немецких торпедных катеров и торпедоносцев присутствует значительная путаница с хронологией, можно предположить, что столь крупные повреждения были нанесены 533-мм катерной торпедой.

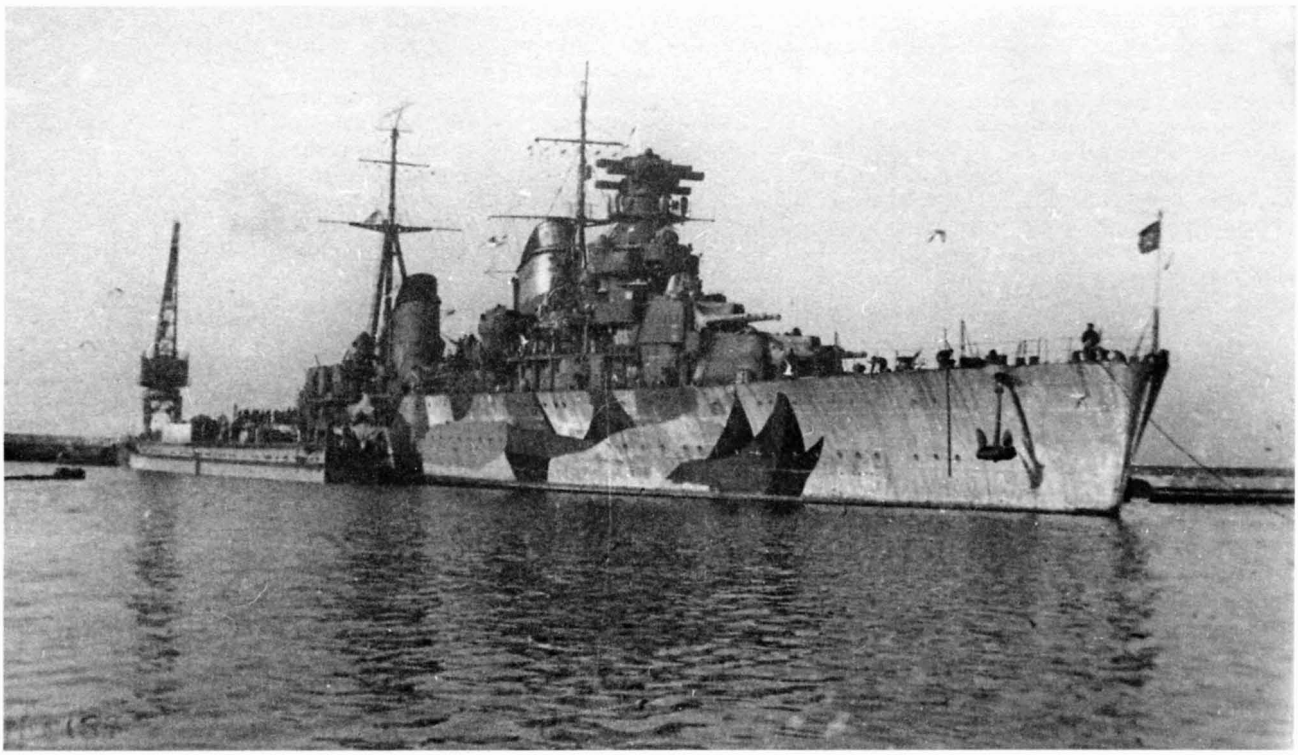
Последствия атаки оказались серьезными. Взрывом оторвало 20 м кормовой оконечности крейсера (до 262-го шп.) с рулем, румпельным отделением с рулевой машиной и химическим отсеком. В кормовых отсеках погибли 18 человек. Все помещения в районе взрыва оказались разрушенными, деформировало кронштейн правого валопровода, сильно погнуло конус гребного вала. Корабль потерял управление. Повреждение винтов и правого гребного вала вызвало сильную вибрацию корпуса, ход снизился до 10 узлов. Из-за резкого снижения оборотов носового ГТЗА давление в котлах поднялось выше критического, сработали предохранительные клапаны, и через них с оглушительным свистом в атмосферу вырвался столб пара, образуя над кораблем белое облако. Крейсер начал описывать циркуляцию влево, так как отогнутая взрывом обшивка борта действовала как положенный на борт руль.

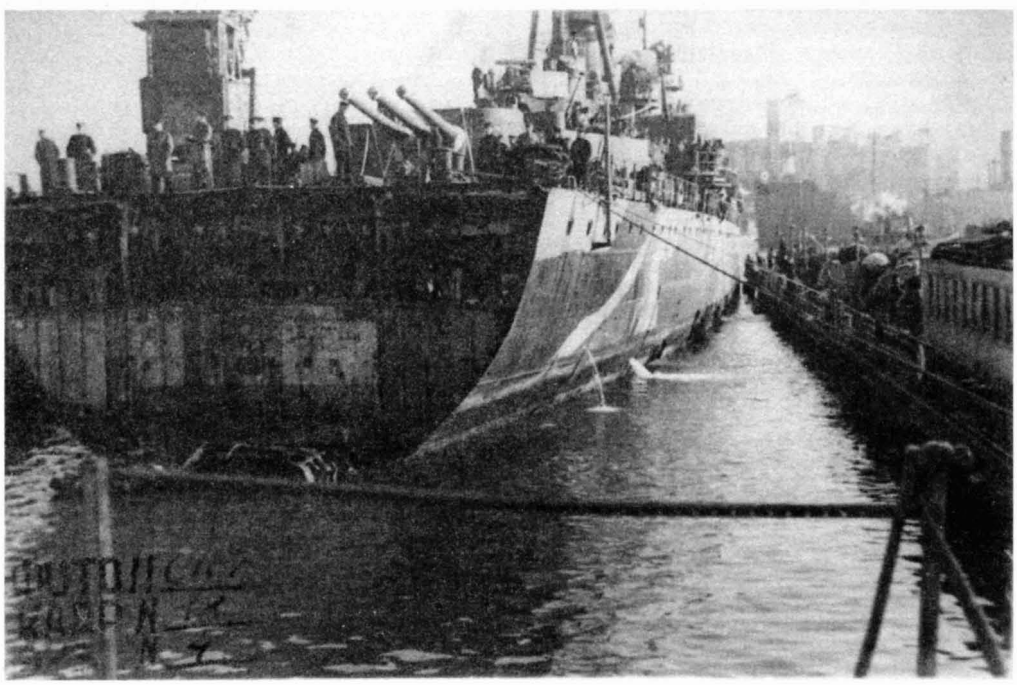
В течение первых минут повреждение корабля с носового ходового мостика не заметили. По свидетельству старшего помощника С.В.Домнина, от стрельбы 100-мм орудий, 45-мм полуавтоматов и счетверенных зенитных пулеметов стоял такой грохот, что на мостике не услышали взрыва торпеды и не почувствовали содрогания корпуса. И только после доклада вахтенного рулевого о том, что корабль не слушается руля, командир увидел, что крейсер, потеряв управление, начал циркуляцию влево. Попытки передать по телефону приказание перенести управление рулями в румпельное отделение ни к чему не привели. Посланный туда матрос, вернувшись, к изумлению всех, доложил, что корма оторвана по кормовые кнехты. Уточнив степень повреждений, М.Ф.Романов дал радиограмму командующему флотом. Через несколько минут был получен ответ открытым текстом: «Басистому, Романову. Крейсер спасти во что бы то ни стало. Высылаю все находящиеся в моем распоряжении средства помощи. Октябрьский».

Около 1.30 поврежденный крейсер подвергся атаке торпедного катера, но его торпеды прошли мимо.

Тем временем на корабле шли аварийные работы — в борьбу за живучесть включился весь экипаж. Вскоре удалось обеспечить движение прямым курсом. Для этого левую машину пришлось держать в режиме работы на самом полном вперед (240 об/ мин), а правую — на самом малом назад (30—50 об/мин). В 2.00 начали готовить буксир, чтобы подать его на лидер, но почти непрерывные атаки торпедоносцев, бомбардировщиков и торпедных катеров не позволили кораблям сбавить скорость и сблизиться. Управляясь машинами, «Молотов» продолжал отходить 14-узловым ходом. В 5.10 над кораблями появились наши самолеты, через 30 минут в охранение крейсера и лидера вступили 6 торпедных катеров. Однако противник, несмотря на барражирующие истребители, не оставлял попыток добить поврежденный корабль. На траверзе Анапы в 7.17 его атаковали четыре торпедоносца, зайдя с кормовых курсовых углов, по два справа и слева. Крейсер открыл плотный заградительный огонь всеми калибрами, включая главный. Один «немец», задымив, ушел за горизонт, второй был атакован МБР-2. Два оставшихся сбросили торпеды с дальнего расстояния, и они прошли вдалеке от кормы. За 6 часов (с 1.35 по 7.31) фашистская авиация произвела 12 безуспешных атак, потеряв два самолета. 3 августа в 22.14 крейсер бросил якорь на внешнем рейде Поти, а утром следующего дня он был введен в гавань и поставлен у причала № 12.

Всего 2 и 3 августа «Молотов» и «Харьков» отразили 23 атаки (12 — авиации и 11-ТКА), сбили три Хе-111, а также повредили два самолета и катер. Крейсер при этом израсходовал 2886 снарядов всех калибров. Для обеспечения отхода кораблей из Новороссийска и Туапсе выходили эсминец «Незаможник», СКР «Шквал», тральщик Т-495, 13 ТКА, 8 сторожевых катеров, спасательное судно «Юпитер». Для прикрытия кораблей истребители совершили 63 самолето-вылета, МБР-2—4. Свою задачу корабли не выполнили. Важнейшего условия успешности набеговой операции — элемента внезапности — «Молотову» и «Харькову» достичь не удалось.





Временная переборка на месте отрыва кормы крейсера «Молотов» (с п р а в а) и ввод корабля в плавдок для ремонта, декабрь 1942 г. Обратите внимание на камуфляжную окраску крейсера.

Проект восстановительного ремонта крейсера «Молотов» разрабатывался параллельно специалистами ЦКБ-17 и КБ завода № 201. Был выбран промежуточный вариант. Он предусматривал присоединение к корпусу поврежденного корабля новой кормы недостроенного крейсера проекта 68 — «Фрунзе» (отличавшейся по размерам в большую сторону в разных местах от 200 до 1500 мм) за счет разборки ее наружной обшивки и бортового набора в районе 230—240-го шп., последующего перегиба набора и сборки по новым образованиям, которые обеспечивали бы плавный переход от одного теоретического чертежа к другому. Правда, при этом нормальных обводов корпуса у «Молотова» обеспечить все же не удавалось. Зато использование готовой кормовой части позволяло ввести корабль в строй в сравнительно короткие сроки. Баллер и перо руля предполагалось взять с недостроенного крейсера проекта 68 «Железняков», находившегося в Ленинграде на заводе № 194, рулевую машину — со строившегося в Комсомольске-на-Амуре крейсера «Каганович», датчик руля — с недостроенной подводной лодки Л-25, стоявшей в Поти. Разрешение на использование кормы «Фрунзе», как и сам метод восстановления, были санкционированы заместителем наркома ВМФ по кораблестроению и вооружению адмиралом Л.М. Галлером.

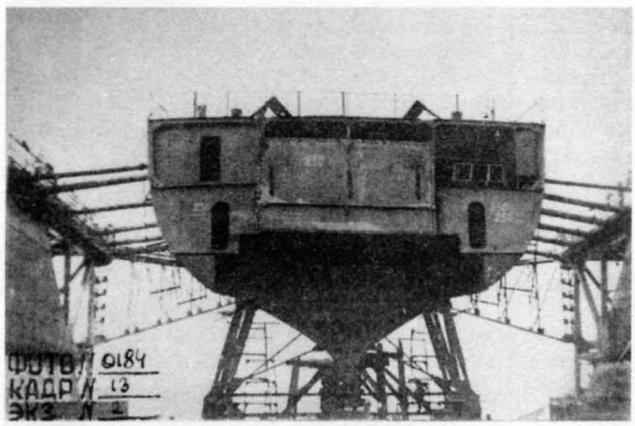
Ремонт выполнял завод № 201 в Поти с октября 1942 по июль 1943 года. Для этого использовался шестипонтонный стальной плавучий док подъемной силой 5000 т (длина по стапель-палубе 113м, ширина 22 м). Было применено неполное докование, а доковая масса крейсера составила 8000 т.

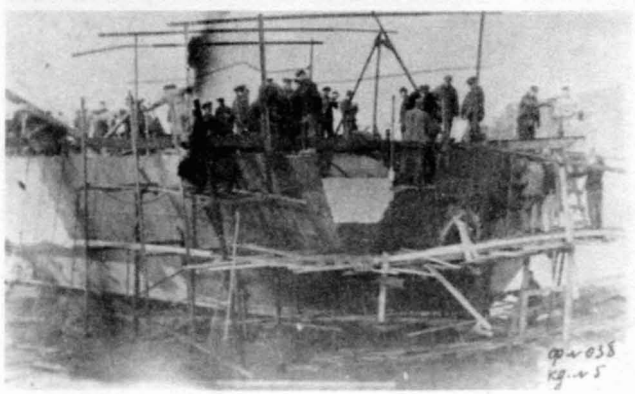
Корпус «Фрунзе» 3 декабря был частично заведен в док, где от него отрезали кормовую оконечность по 230-й шп. 24-го «Фрунзе» уже без кормы вывели из дока.

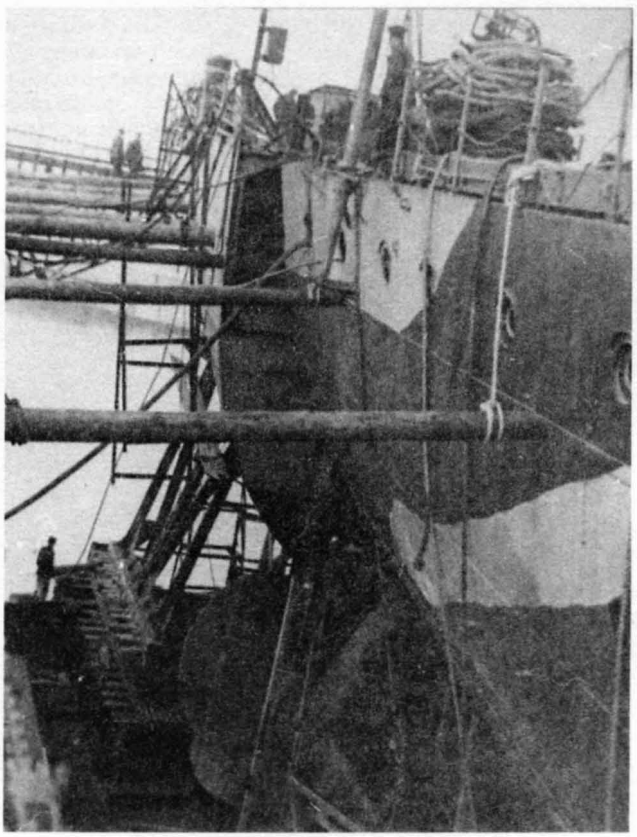
Тем временем специалисты аварийно-спасательной службы флота провели подводную обрезку повреждений частей корпуса «Молотов». Обрезка кормы на плаву производилась от верхней палубы по 252,5-й шп. до 1-й платформы, затем горизонтально до 262-го шп. и вниз, чтобы сохранить кронштейны гребных валов (крепились в районе 255—259 шп.).

26 декабря «Молотов» ввели в док для стыковки его с кормовым блоком корпуса «Фрунзе», установленным на салазках. Корабль был поставлен с дифферентом на нос 3°, осадка носом составила 7,5 м, носовая свисающая из дока консоль имела длину 73,2 м. Зазор между кормовым блоком «Фрунзе» и кормой «Молотова» равнялся 800 мм. Особая опасность возникала при перемещении новой кормы к корпусу пострадавшего корабля — боялись перекосов, крена и ударов. С помощью двухсоттонных гидравлических домкратов операция была проведена успешно в течение суток и завершена 15 января 1943 г.

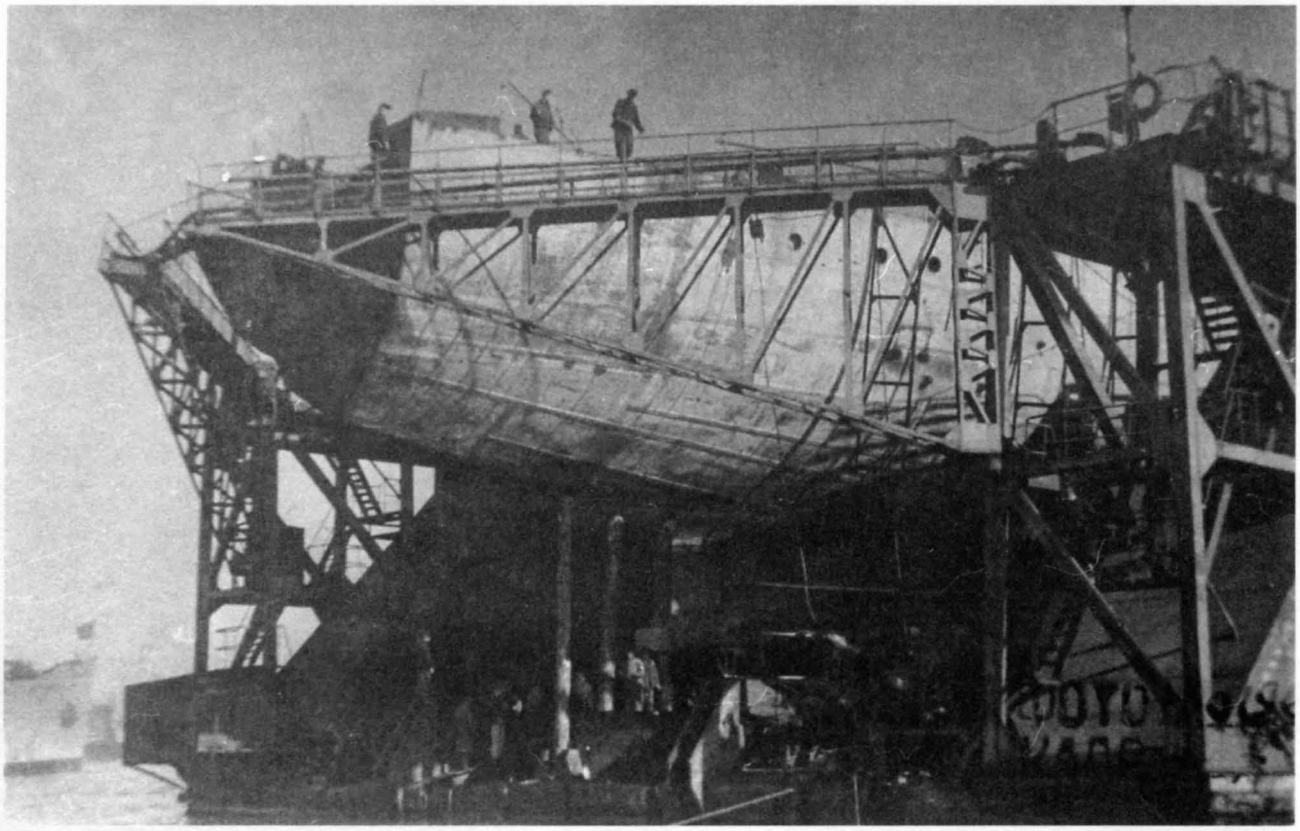
Теперь начались работы по стыковке палуб, платформ, продольных переборок, ах-







Разные стадии восстановительного ремонта: стыковка корпуса «Молотова» с кормовой оконечностью крейсера «Фрунзе».



Вид на плавдок с кормой крейсера «Фрунзе», состыкованной с корпусом «Молотова», 1943 г.

терштевней, наружной обшивки. Поскольку обводы кораблей не совпадали, на длине 2,5 м установили переходные листы-обтекатели. После окончания стыковочных работ кормовые отсеки испытали на водонепроницаемость. Затем погрузили рулевую машину и навесили руль.

Одновременно в цехе была проведена сложная операция по правке гребного вала массой 18 т и длиной 22 м, у которого был погнут конус, а также отремонтирован деформированный взрывом кронштейн гребного вала.

25 апреля «Молотов» с новой кормой вывели из дока, и до 20 июня на нем выполнялись достроечные работы на плаву. При проведении швартовных испытаний произошла авария рулевой машины. Из-за плохо промытой масляной системы окалина и грязь попали в насос переменной производительности — в результате вышли из строя поршни. Ремонт продлился месяц. 23 июля крейсер вышел в море для перехода в Батуми, одновременно проводились испытания машин и корпуса. 27 июля прошли ходовые сдаточные испытания. Как выяснилось, пристыковка новой кормы практически не отразилась на его скорости. Приемный акт восстановленного корабля был подписан 31 июля 1943 г. Правда, в боевых действиях он больше не участвовал.

С 22 июня 1941 по 1 января 1944 г. «Молотов» прошел 11 652 мили за 697 ходовых часов; стоянка с прогретыми машинами— 316 ч; стоянка с дежурным главным котлом — 10 638 ч; всего израсходовано топлива — 25 816 т.

18 августа 1944 г. в составе отряда «Молотов» перебазировался в Новороссийск, а 5 ноября в составе эскадры ЧФ крейсер вернулся в Севастополь.

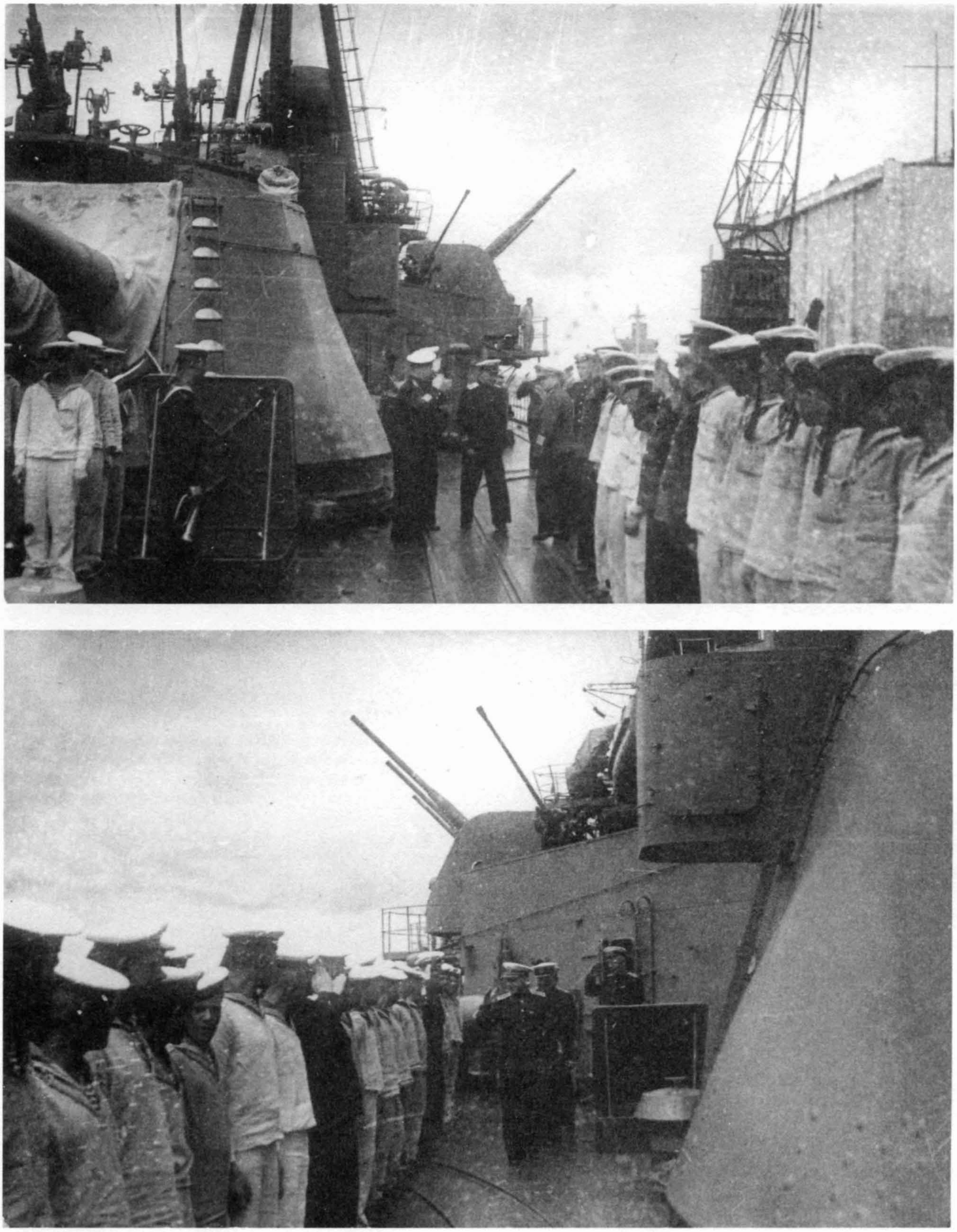
Командиры во время войны: капитан 1 ранга Ю.К.Зиновьев, с 7 марта 1942 г. — капитан 1 ранга М.Ф.Романов, с 7 марта 1943 г. — капитан 2 ранга Ф.В.Жиров, с 28 декабря 1944 г. — капитан 2 ранга В.А.Пархоменко.

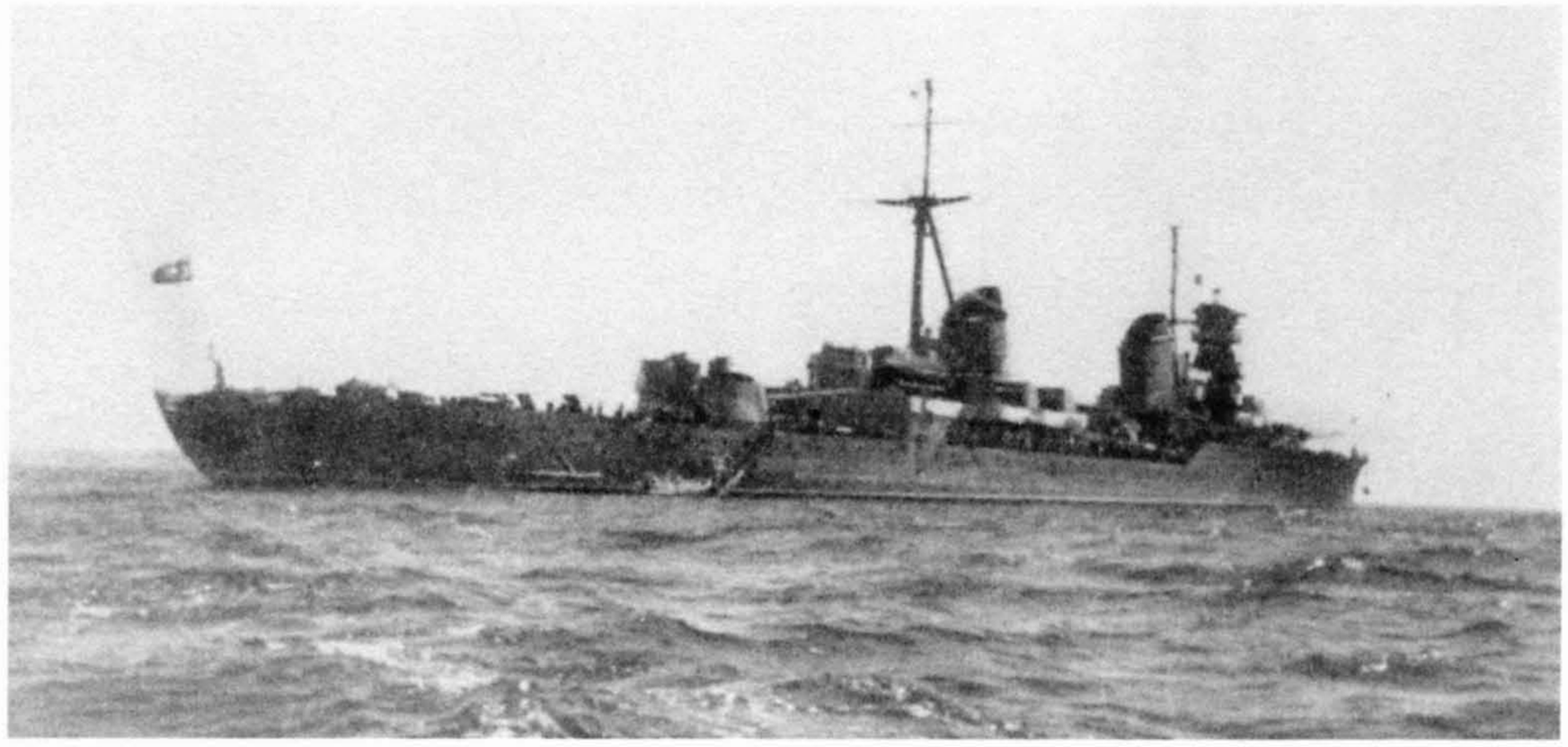
В ноябре 1945-го корабль поставили в Северный док завода № 497, на нем были выполнены доковые и неотложные работы (срок до среднего ремонта истек).

5 октября 1946 г. на «Молотове» при выполнении стрельб на Тендровском рейде в перегрузочном отделении второй башни главного калибра воспламенился заряд. Затопив башню, моряки предотвратили взрыв корабля. При этом погибли старшина и 22 матроса, 20 получили ожоги и увечья. На корабль прибыли командующий флотом Ф.С.Октябрьский, командующий эскадрой С.Г. Горшков, позже главком ВМС Н.Г. Кузнецов. Комиссия установила: личный состав, соблюдая все установленные правила и инструкции, действовал правильно и преградил путь огню. Пожар в башне явился следствием конструктивной недоработки элеватора.

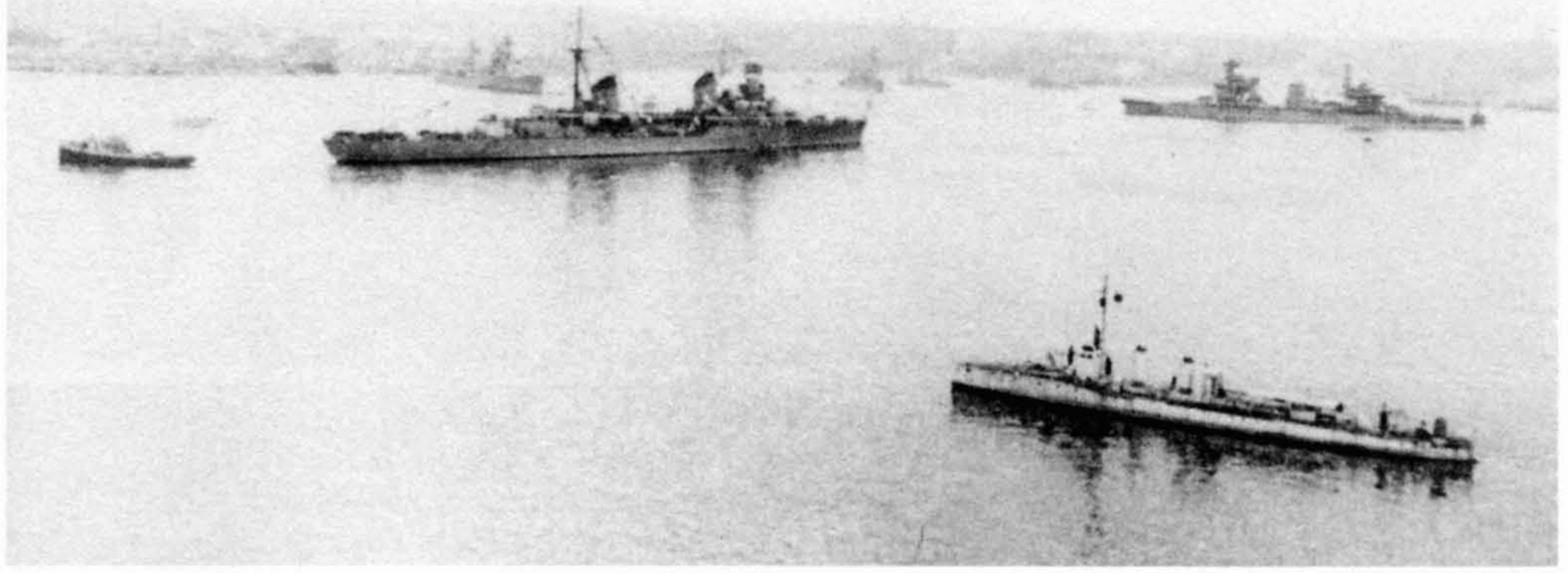
19 августа 1947 г. крейсер (командир капитан 2 ранга Б.Ф.Петров) доставил из Ялты (Ли-

На странице 109: на крейсере «Молотов» после завершения восстановительного ремонта, лето 1943 г.

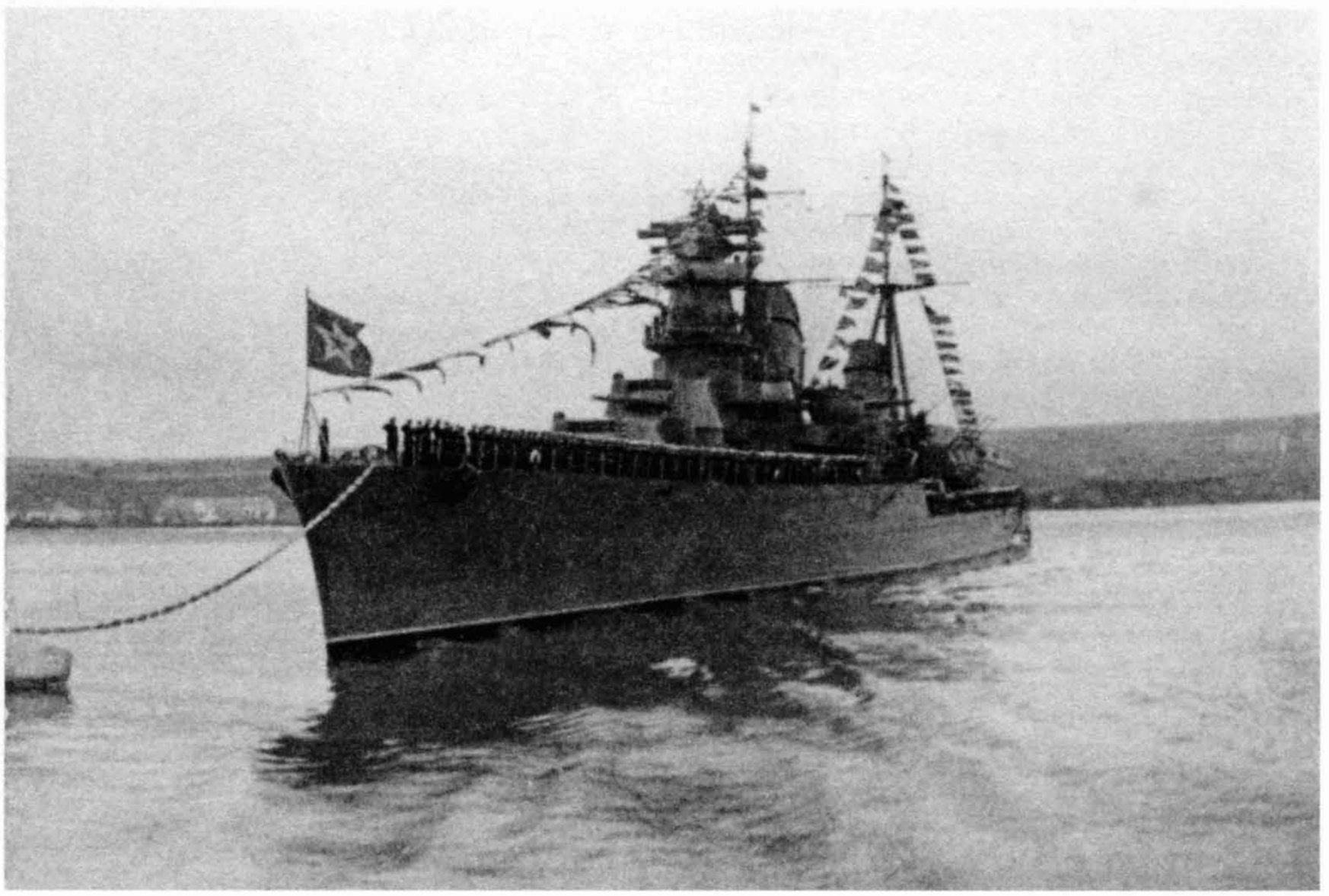




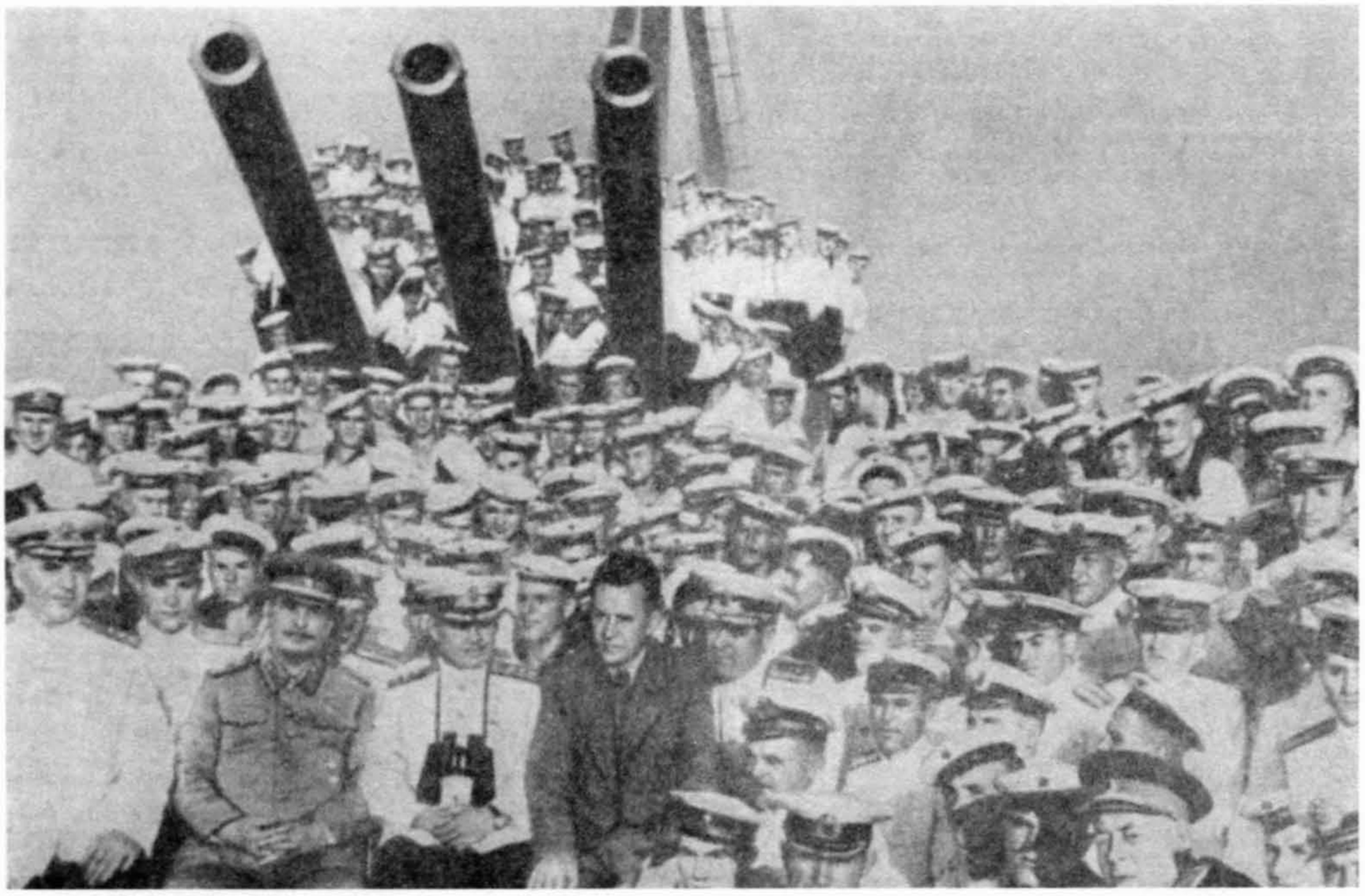
Крейсер «Молотов» на рейде, 1944—1945 гг.



«Молотов» в Северной бухте Севастополя, 1945 г. Справа на переднем плане — трофейный болгарский миноносец типа «Дерзкий».



«Молотов» на параде в Севастополе, 1945 г.



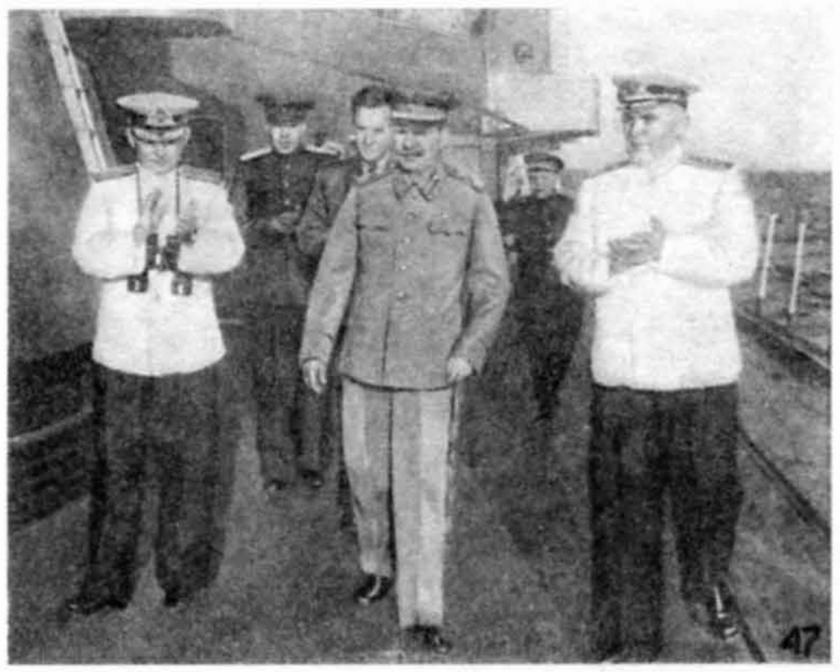
вадии) в Сочи И.В.Сталина и заместителя председателя Совета Министров СССР А.Н.Косыгина. «Молотов» шел под флагом главкома ВМС И.С. Юмашева в сопровождении эсминцев «Огневой» и «Лихой». Во время плавания Сталин с сопровождающими лицами прошел по кораблю и осмотрел первую башню главного калибра.

В конце 1940-х гг. на «Молотове» провели испытания опытных образцов радиоэлектронного вооружения, предназначенного для строящихся крейсеров проектов 68-К и 68-бис: в 1948-м — РЛС обнаружения надводных целей «Риф» и РЛС ПВО «Гюйс-2», а в 1949-м — аппаратуры боевого информационного поста «Звено» (прототип современных автоматизированных систем управления).

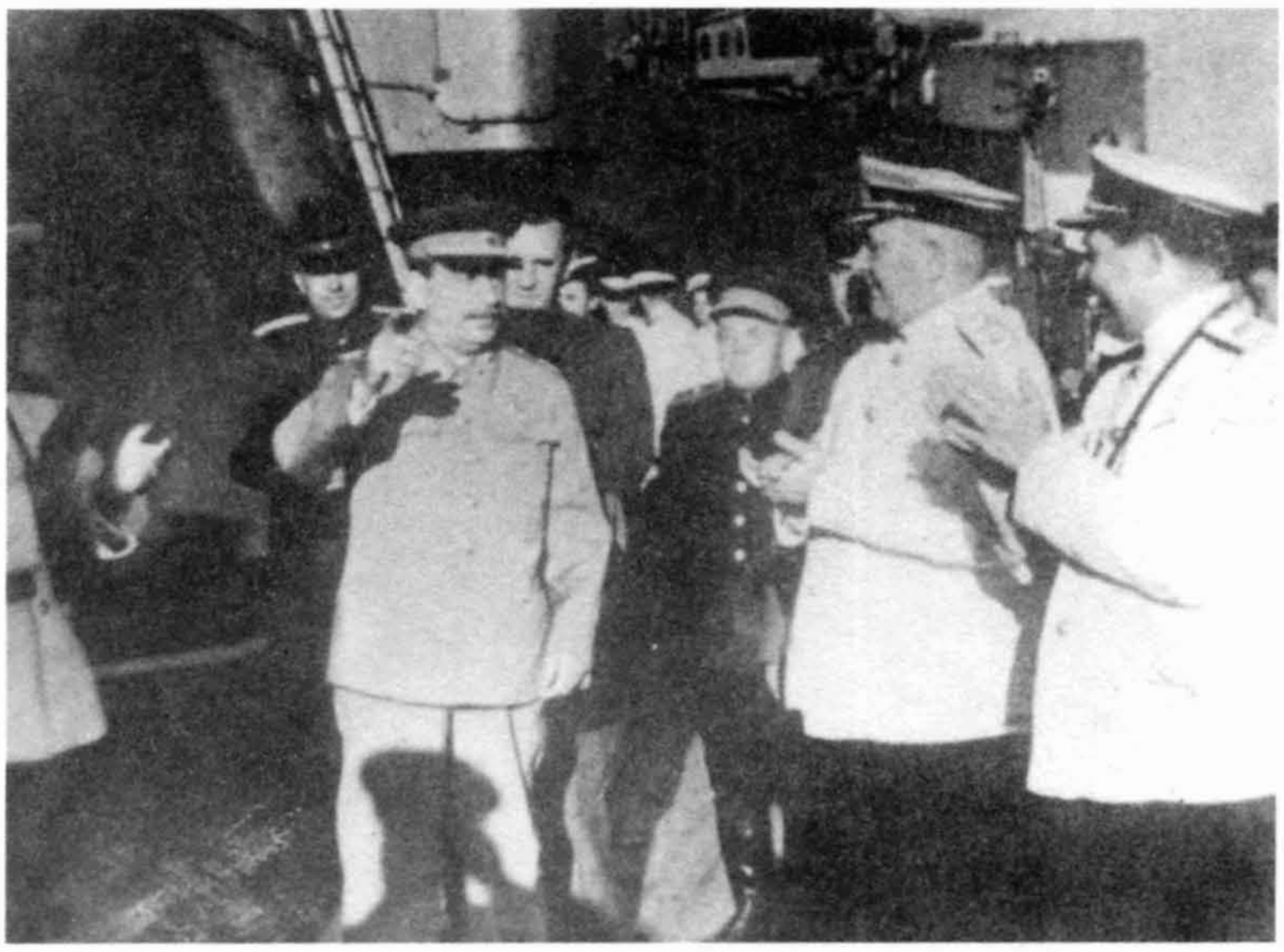
С 1952 по 28 января 1955 г. крейсер на заводе № 497 (Севморзавод) прошел капитальный ремонт и модернизацию с обновлением зенитного и радиолокационного вооружения.

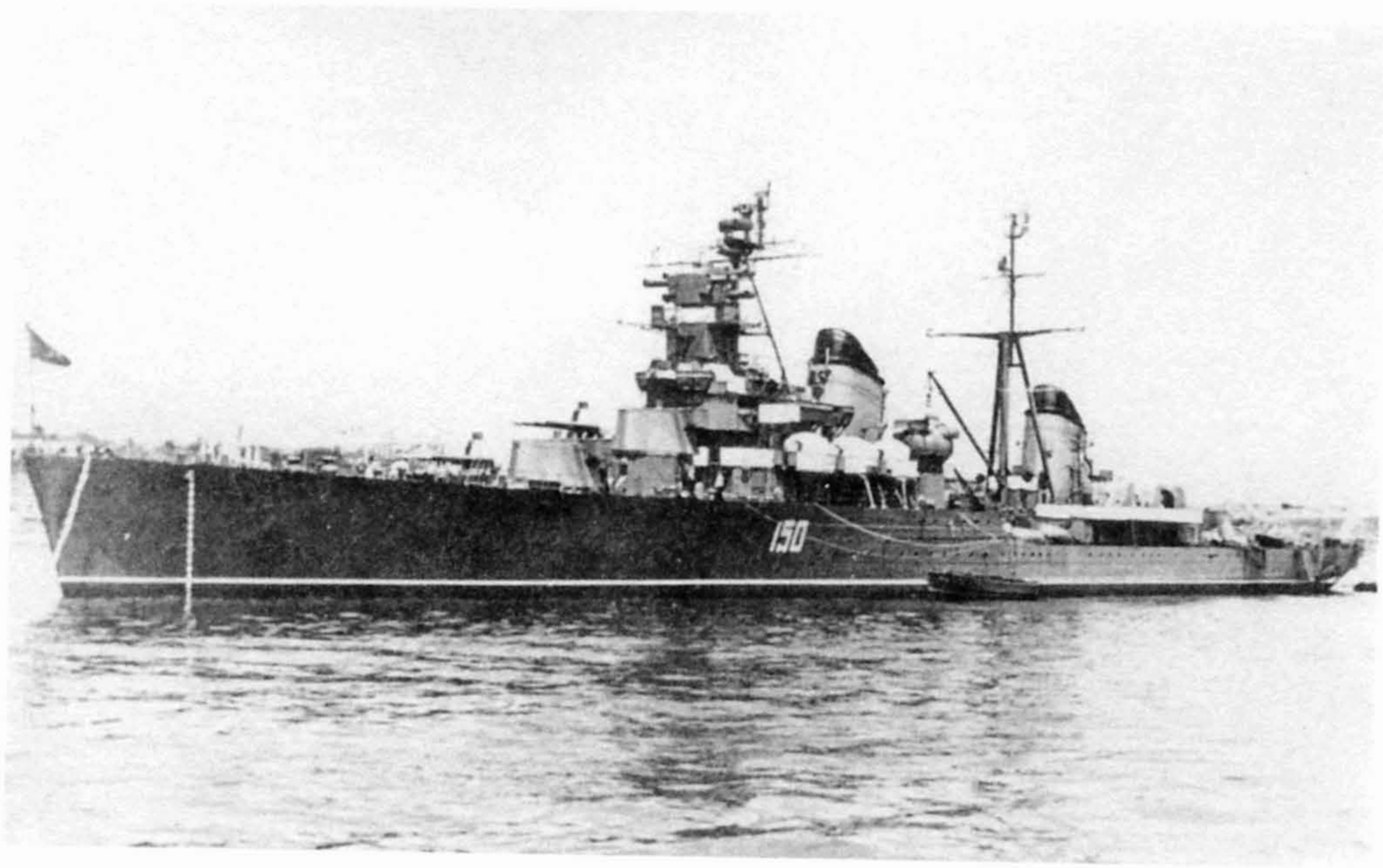
В 1955 г. «Молотов» — флагманский корабль 50-й дивизии крейсеров ЧФ, на нем держал свой флаг командир дивизии контр-адмирал С.М.Лобов.

В ночь на 29 октября 1955 г. крейсер находился в Северной бухте на бочке № 1 впереди линкора «Новороссийск», стоявшего на бочке № 3. Сразу же после взрыва линкора на «Молотове» сыграли боевую тревогу. В 1.40 с него отправили барказ с аварийной партией (20 человек) и санитарной группой. В 1.50 на линкор была послана вторая аварийная партия (18 человек), а в 4.20 шлюпки для оказания помощи. Спустя 20 минут они доставили на крейсер 31 человека из экипажа «Новороссийска». В ходе спасательных работ на линкоре погибли 5 человек из состава аварийных партий «Молотова».

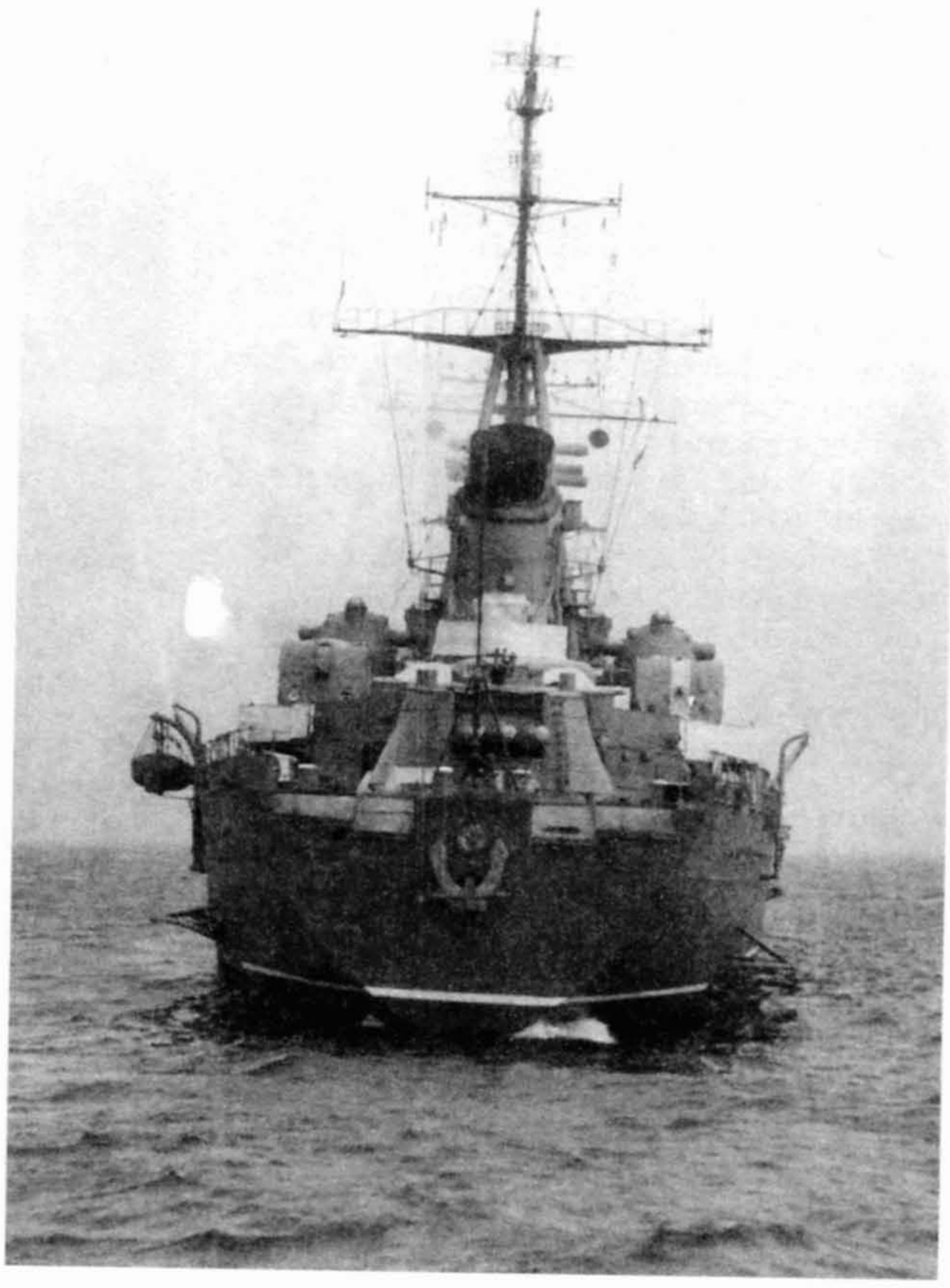


И.В.Сталин на борту крейсера «Молотов», 19 августа 1947 г. Генсека сопровождают адмиралы И.С.Юмашев и Ф.С.Октябрьский; человек в штатском костюме — заместитель председателя Совмина А.Н.Косыгин.





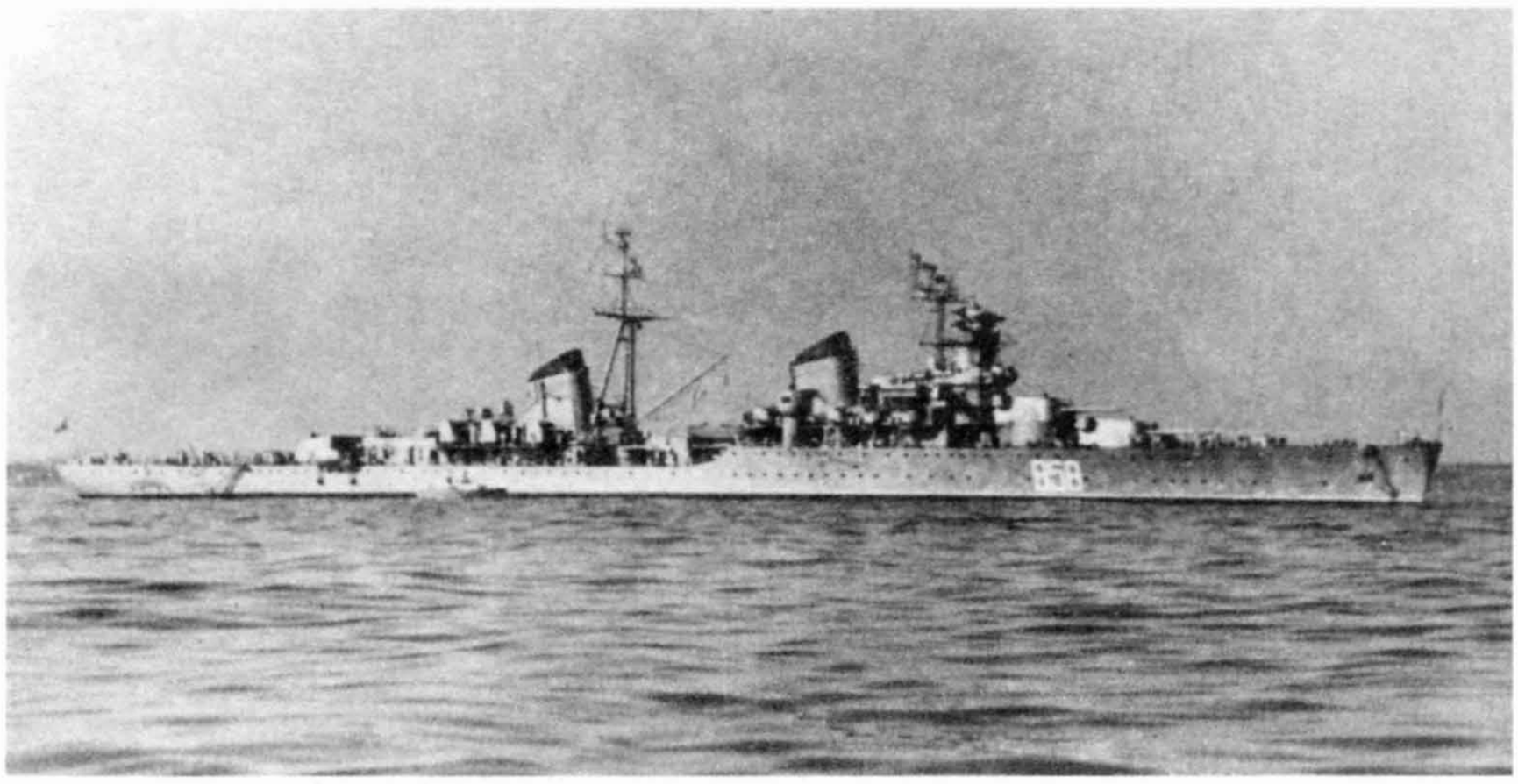
Крейсер «Молотов» после капитального ремонта и модернизации, 1955 г.



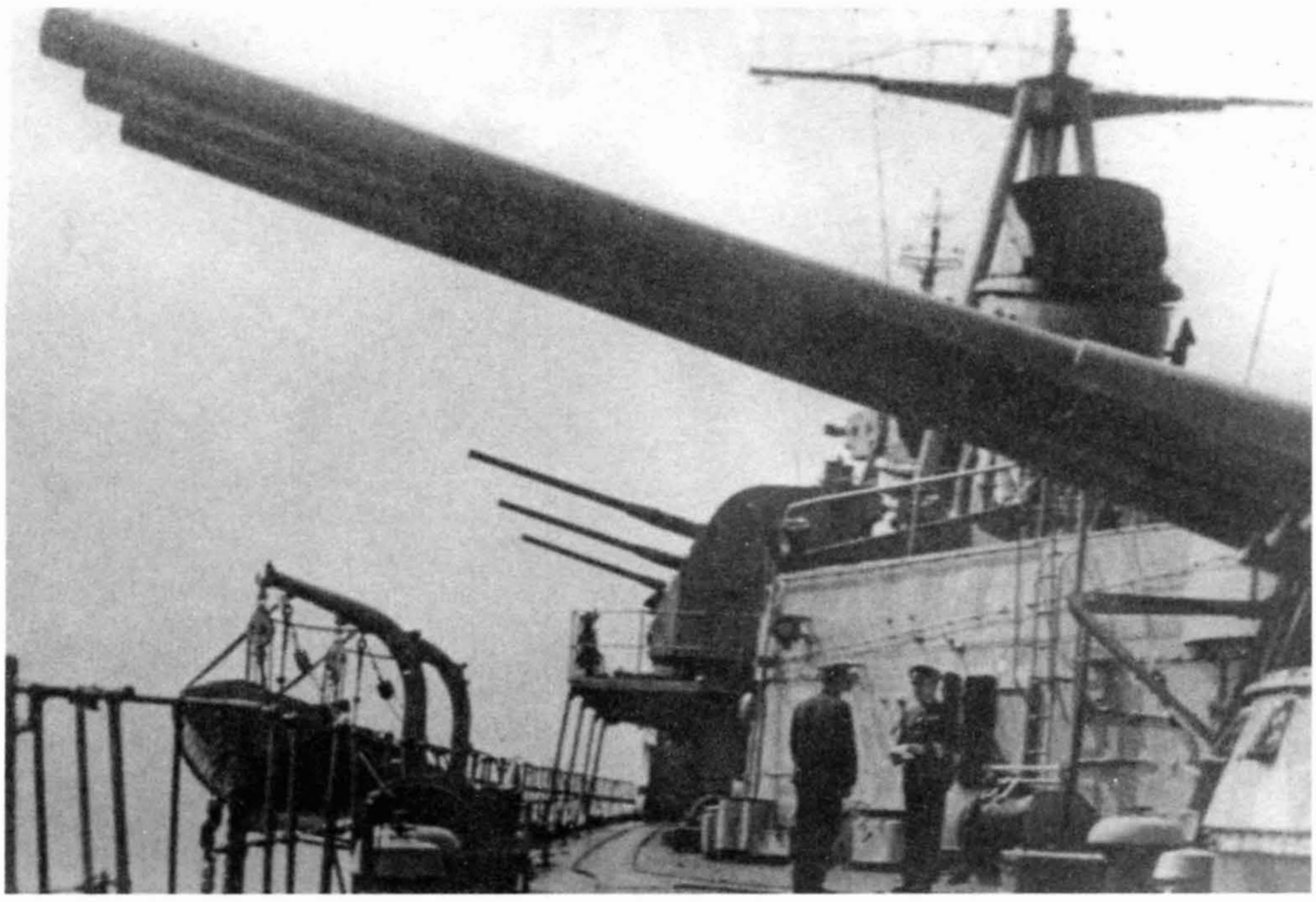
3 августа 1957 г. вследствие «разоблачения антипартийной группы Молотова, Кагановича, Маленкова» корабль был переименован в «Славу», что служило поводом для шуток (ведь имя Молотова Вячеслав, а Слава — уменьшительное от него).

14 января 1959 г. крейсер вывели из боевого состава и законсервировали, а 14 июля следующего года расконсервировали и ввели в строй. В апреле 1961-го в соответствии с законом Верховного Совета СССР «О новом значительном сокращении ВС СССР» были расформированы эскадра ЧФ, 44-я и 50-я дивизии крейсеров. Основные силы вошли в состав 150-й бригады ЭМ. С 3 августа «Слава» стал учебным крейсером.

30 июня 1966 г. формируется 21-я бригада противолодочных кораблей, куда вошел и учебный крейсер «Слава». С 5 по 30 июня 1967 г. он нес боевую службу в зоне военных действий на Средиземном море, выполняя задачу по оказанию помощи вооруженным силам Сирии. В сентябре — декабре 1970 г. крейсер под командованием капитана 2 ранга Г.А.Баско находился на боевой службе на Средиземном море и 9 ноября оказывал помощь экипажу эсминца «Бравый» после его столкновения с английским авианосцем «Арк Ройял». 30 декабря 1970 г. «Слава» вошла в состав 70-й бригады противолодочных кораблей КЧФ. 4 апреля 1972-го крейсер исключили из состава ВМФ и впоследствии разобрали на металл в Инкермане.

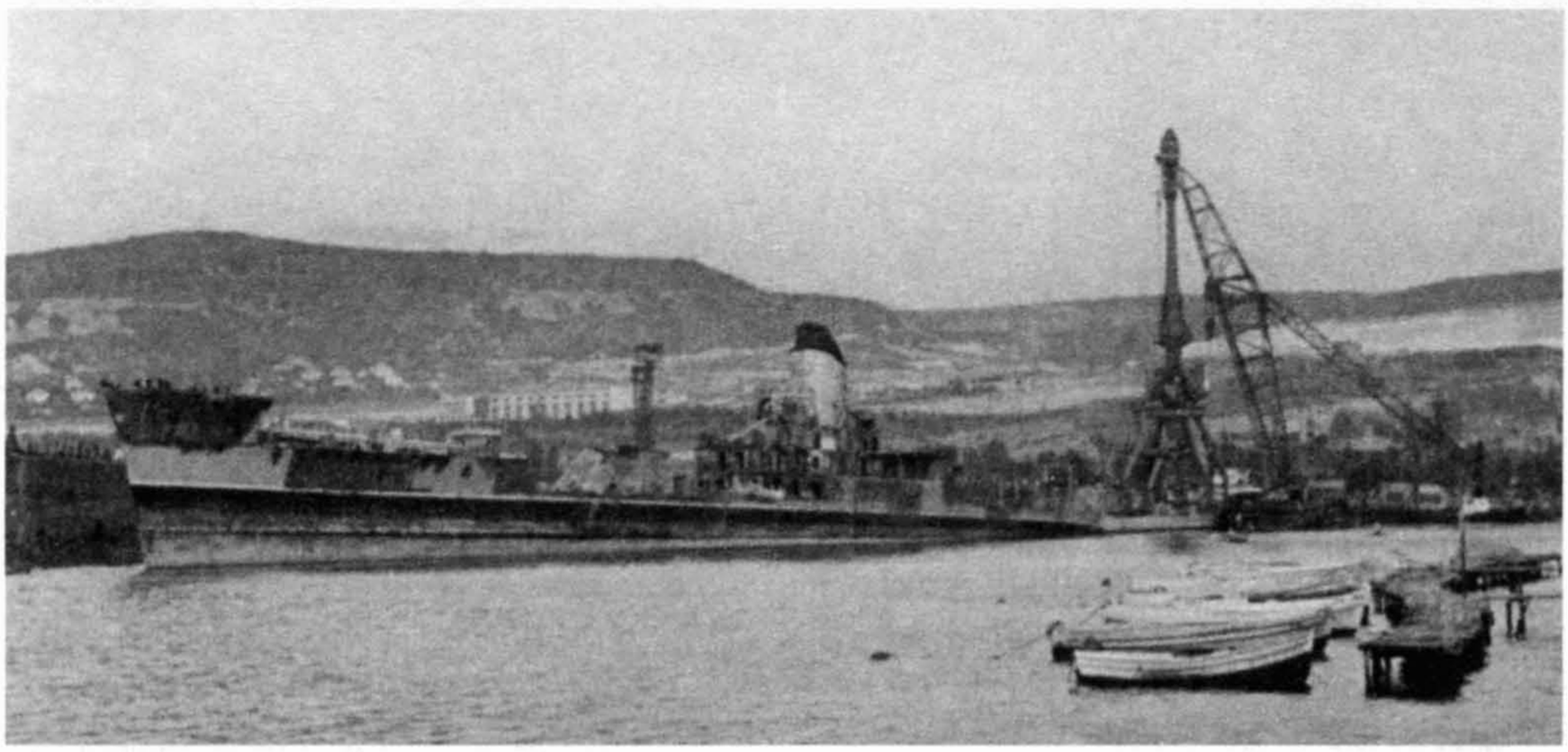


Крейсер «Слава» (быв. «Молотов»), 1960-е гг.

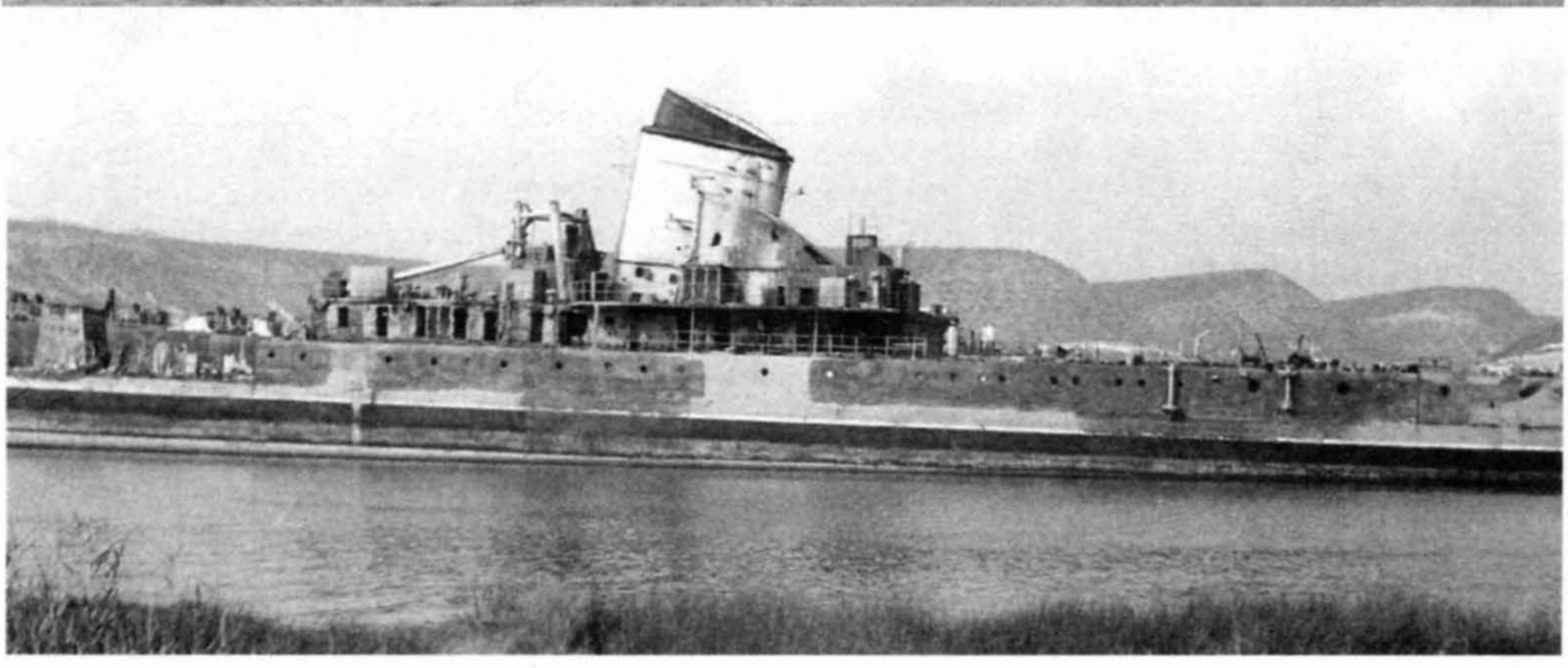


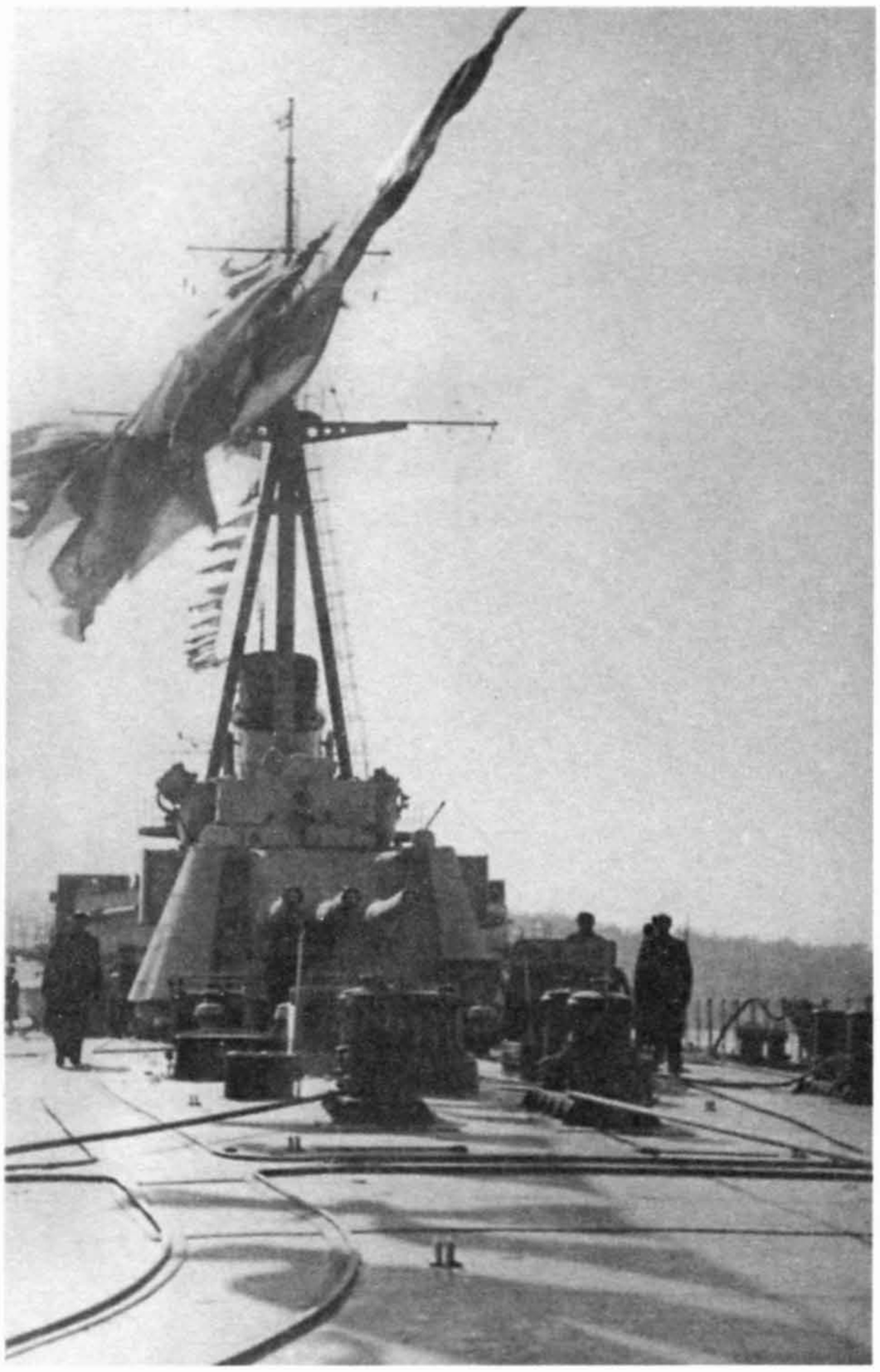
На палубе «Славы» перед учебными стрельбами.

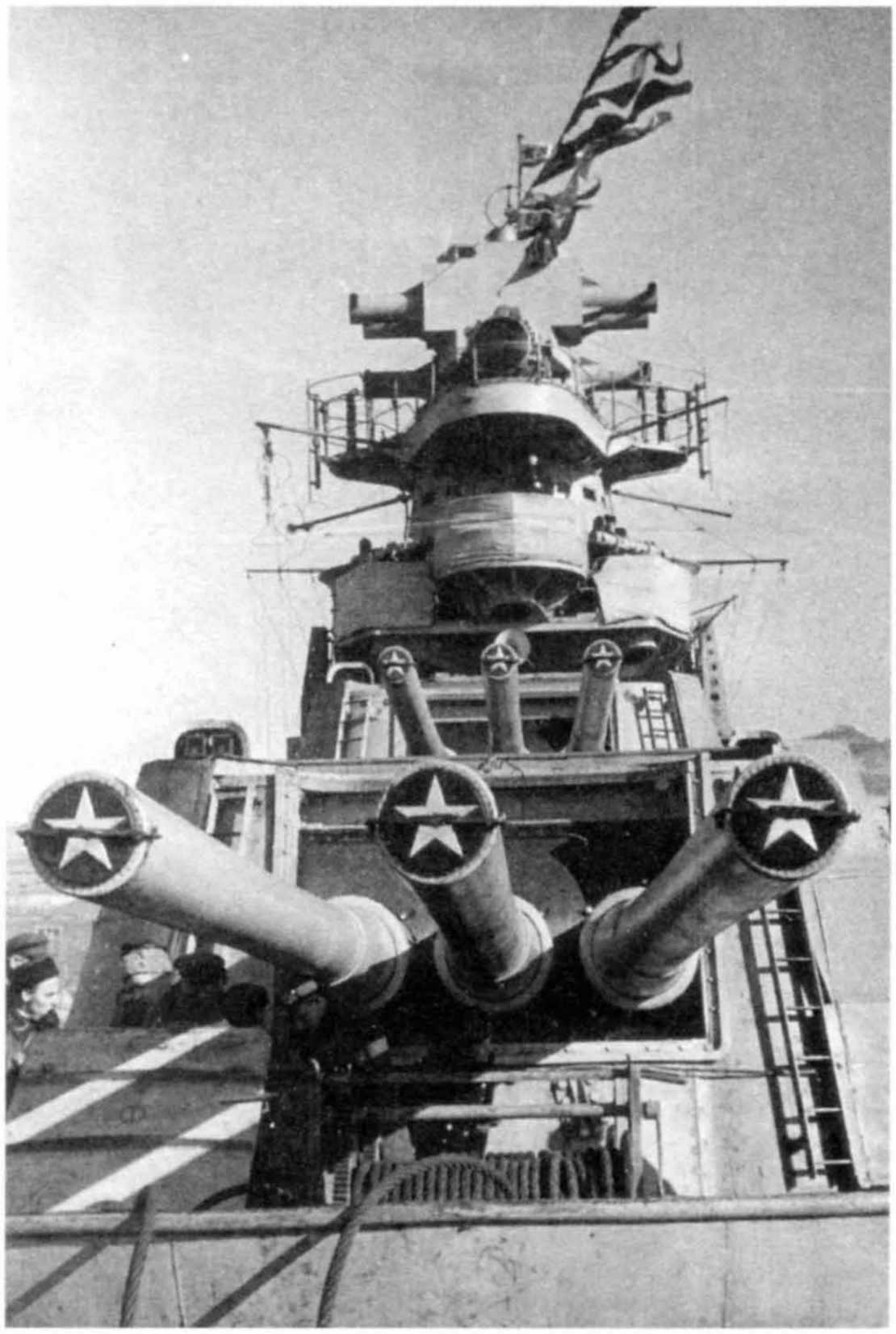
В в е р х у : «Слава» на параде в Севастополе, июль 1971 г. В н и з у : концерт на палубе «Славы», 1971 г. Справа стоит опытовое судно ОС-24 — бывший крейсер «Ворошилов».



«Слава» на разборке в Инкермане: зимой 1972/73 г. (вверху) и в июле 1973 г. (два снимка слева).







«Калинин»

Почти одновременно с вступлением крейсера в строй, в ноябре 1942 г., в составе ТОФ был сформирован отряд легких сил, флагманом которого стал «Калинин». Выходы корабля в Уссурийский залив для боевой подготовки обеспечивались ОВР главной базы (ТЩ, МО, ТКА) и самолетами ПЛО.

В июле — октябре 1942 г. с ТОФ на СФ по Северному морскому пути перешел отряд кораблей — лидер и два эсминца (ЭОН-18). Тогда же начальник оперативного управления ВМФ контр-адмирал В.А.Алафузов предложил наркому Н.Г.Кузнецову перевести на Север достраивающийся во Владивостоке крейсер. К этому вопросу вернулись в начале 1943-го, после вступления «Калинина» в строй, поскольку СФ по численности крупных надводных кораблей значительно уступал противнику. Были проработаны два варианта перехода: по Северному морскому пути — 6750 миль (70 суток) и через Панамский канал — 16 500 миль (113 суток). Командование ВМФ выбрало первый маршрут, по которому шла экспедиция ЭОН-18.

3 марта 1943 г. нарком ВМФ адмирал Н.Г.Кузнецов обратился к председателю ГКО И.В.Сталину и его заместителям В.М.Молотову и А.И.Микояну с просьбой разрешить перевод с ТОФ на СФ крейсера «Калинин» и одного эсминца. Поскольку ответа не последовало, нарком ВМФ 14 апреля вторично обращается к Сталину с просьбой решить вопрос о переводе кораблей в ближайшие дни — иначе переход в навигацию текущего года не мог быть осуществлен. Постановление ГКО, наконец, было принято, и 24 апреля вышел приказ наркома ВМФ № 00122 (за наркома его подписал адмирал Л.М.Галлер) о переводе кораблей. Началась подготовка к переходу, в которой кроме ВМФ участвовали наркоматы судостроительной промышленности, морского и речного транспорта, Главное управление Севморпути при СНК СССР. На заводе № 199 изготовили ледовые якоря и два ледовых (стальных) винта диаметром 3,5 м со съемными лопастями. По расчетам крейсер с этими винтами мог развить скорость до 27 узлов. Для их смены и устранения возможных повреждений после прохождения наиболее тяжелого ледового участка трассы Севморпути

Крейсер «Калинин» в день официального включения в боевой состав ТОФ, 31 января 1943 г.

«Калинин» в камуфляжной окраске, 1945 г.

(по опыту ЭОН-18) в Луковой протоке Енисея создавался ремонтный пункт, для которого в Игарке строился кормовой кессон. В мае крейсер встал в ремонт на заводе № 202. На нем произвели подкрепление оконечностей корпуса, а в доке начали установку «ледовой шубы». Работы по подготовке к переходу были совмещены с текущим ремонтом и монтажом нового зенитного вооружения (орудий 90-К и 37-мм автоматов).

4 мая нарком подписал приказ № 00127 о формировании «Особого отряда кораблей» в составе крейсера «Калинин» и эсминца «Ревностный» (командир — контр-адмирал С.Ф.Белоусов). Дату выхода из Владивостока назначили на 25 июня 1943 г. Корабли должны были следовать Татарским и Первым Курильским проливами. Для уменьшения осадки крейсера он должен был идти с половинными запасами топлива, воды и масла. При этом его водоизмещение составляло 8960 т, осадка с «шубой»: носом 6,1 м, кормой — 6,2 м. Планировалось, что в бухте Провидения отряд встретят танкеры «Камчатка», «Лок-Батан» и транспорт «Уралмаш». 10 июня из Архангельска в Восточный сектор Арктики предполагалось направить 4 ледокола.

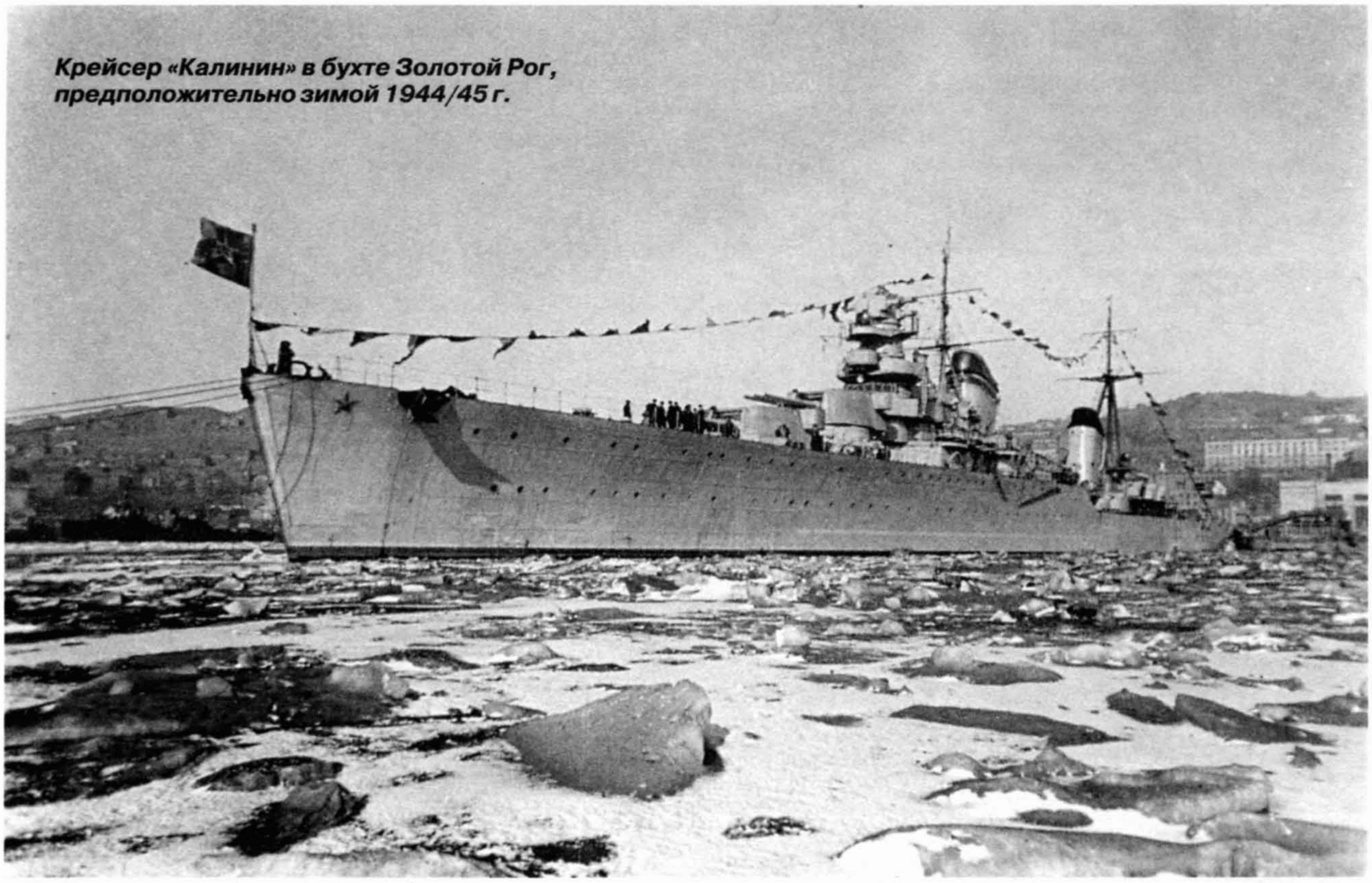
Подготовка кораблей шла полным ходом, «шуба» на крейсере была установлена на 80%, но 1 июня нарком ВМФ подписал приказ № 00151 об отмене перехода — «По указанию Правительства перевод крейсера «Калинин» и эсминца «Ревностный» на СФ отменить». Крейсер вывели из дока, и почти год он проплавал с «шубой» — ее сняли только в мае 1944-го.

Следующим летом, накануне войны с Японией, «Калинин» стоял в гарантийном ремонте на заводе № 202. Оперативные планы не предусматривали его боевое использование.

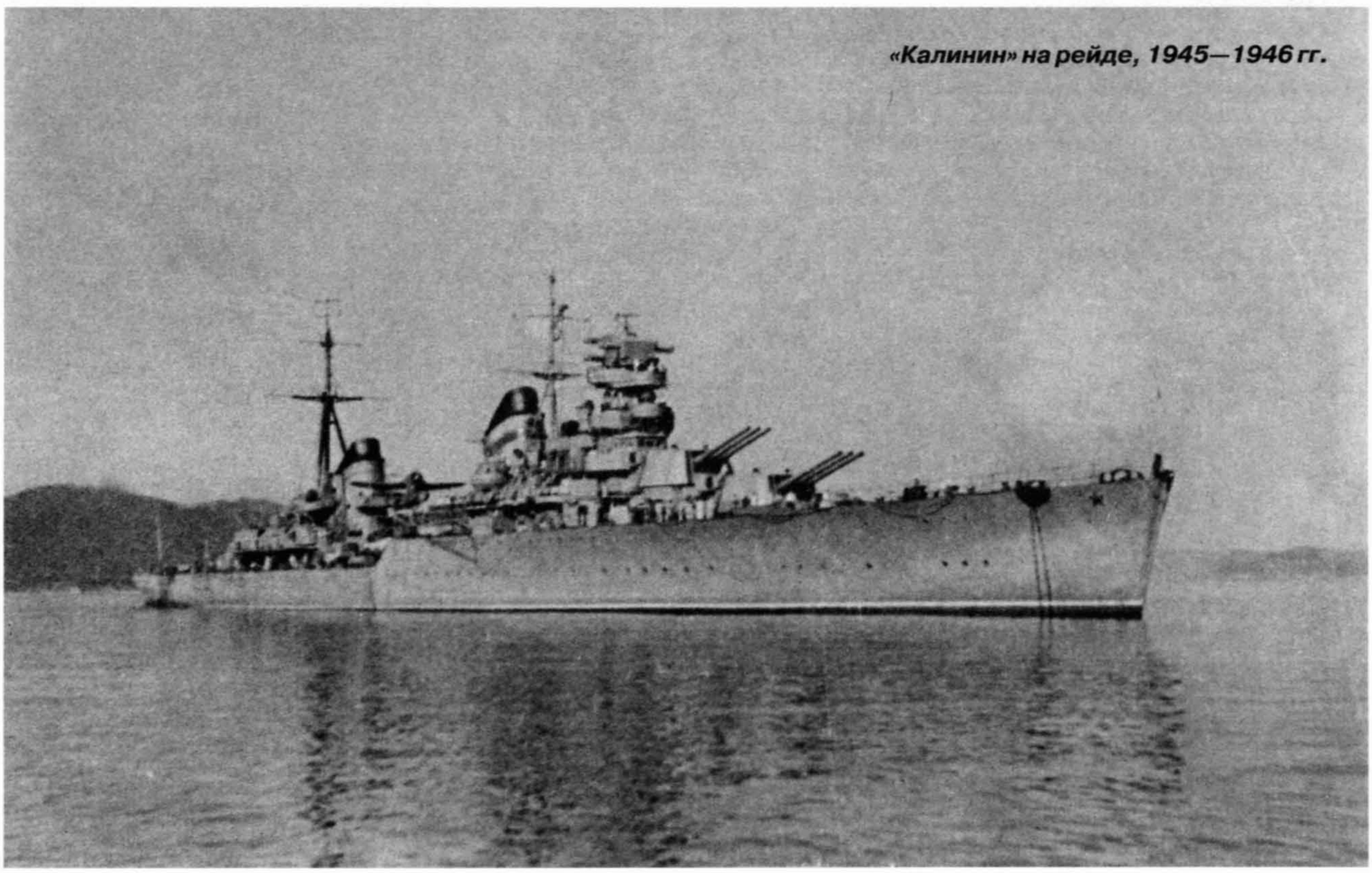
В 1946-м по итогам года «Калинин» занял 1-е место на Тихоокеанском флоте, завоевав 4 флотских приза. С 17 января 1947 по 23 мая 1953 г. он находился в составе 5-го ВМФ, затем — в составе ТОФ. В 1951-м выходил в море на стрельбы под флагом командующего 5-м флотом Ю.А.Пантелеева, на нем присутствовали Главнокомандующий войсками Дальнего Востока маршал Р.Я.Малиновский, командующий войсками Приморского ВО генерал С.С.Бирюзов. В октябре 1954 г. крейсер (капитан 1 ранга Б.В.Казенный) выходил в море с правительственной комиссией (Н.С.Хрущев, А.И.Микоян, Н.А.Булганин, Р.Я.Малиновский, Н.Г.Кузнецов), посетившей ТОФ, и выполнил показательную стрельбу главным калибром по щиту.

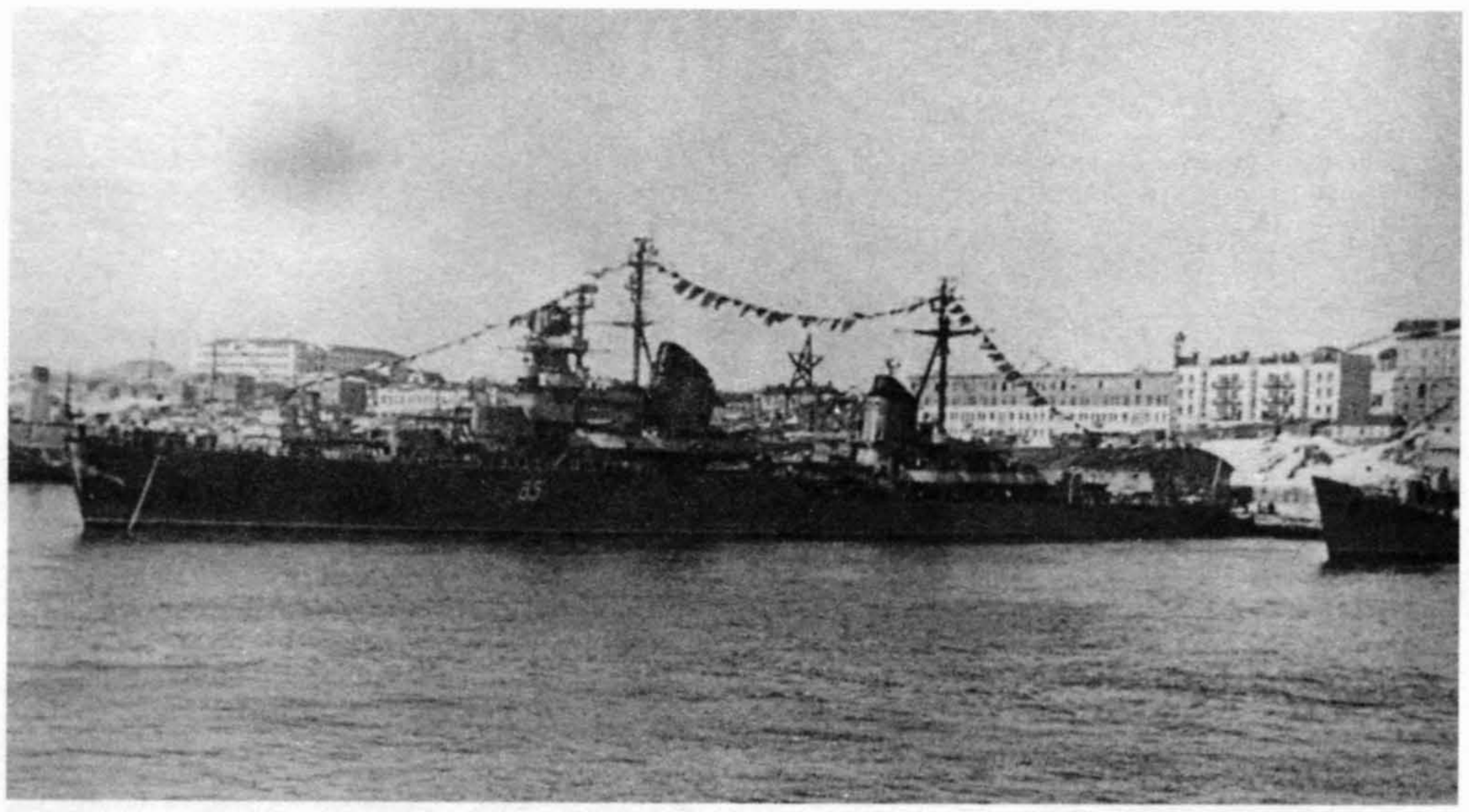
7 мая 1956 г. корабль вывели из боевого состава, законсервировали и поставили во Владивостоке на отстой, но 1 декабря 1957-го рас-

Крейсер «Калинин» в бухте Золотой Рог, предположительно зимой 1944/45 г.



«Калинин» на рейде, 1945—1946 гг.





«Калинин» во Владивостоке, 1950-е гг.

консервировали и опять ввели в строй. После 6 февраля 1960 г. «Калинин» был разоружен и переклассифицирован в ПКЗ, а 12 апреля 1963-го исключен из состава флота.

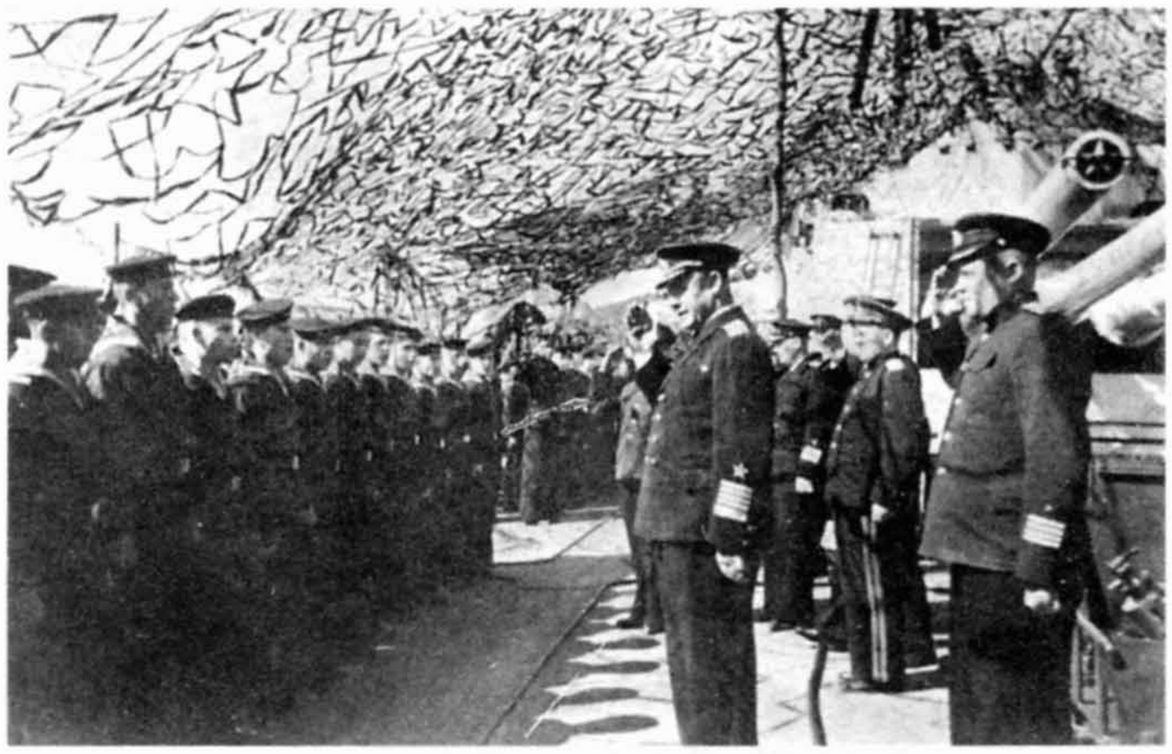
«Лазарь Каганович»

Накануне войны с Японией крейсер стоял в навигационном ремонте на заводе № 202. Оперативные планы не предусматривали его боевого использования в сложившихся условиях.

С 17 января 1947 по 23 апреля 1953 г. он находился в составе 5-го ВМФ, затем — в составе ТОФ. 3 августа 1957 г. переименован в «Петропавловск». 19 сентября 1958 г. в Охотском море крейсер оказался в зоне действия сильного тайфуна. Пройдя над Японией, стихия разрушила 30 тыс. домов, затонуло 24 судна. Сила ветра достигла 12 баллов. Волнами на корабле были срезаны вентиляционные грибки, вода поступала в шпилевое отделение и ряд кубриков. Один матрос был смыт за борт. Двое суток противостояли моряки стихии. «Петропавловск» получил серьезные повреждения, но своим ходом прибыл в базу.

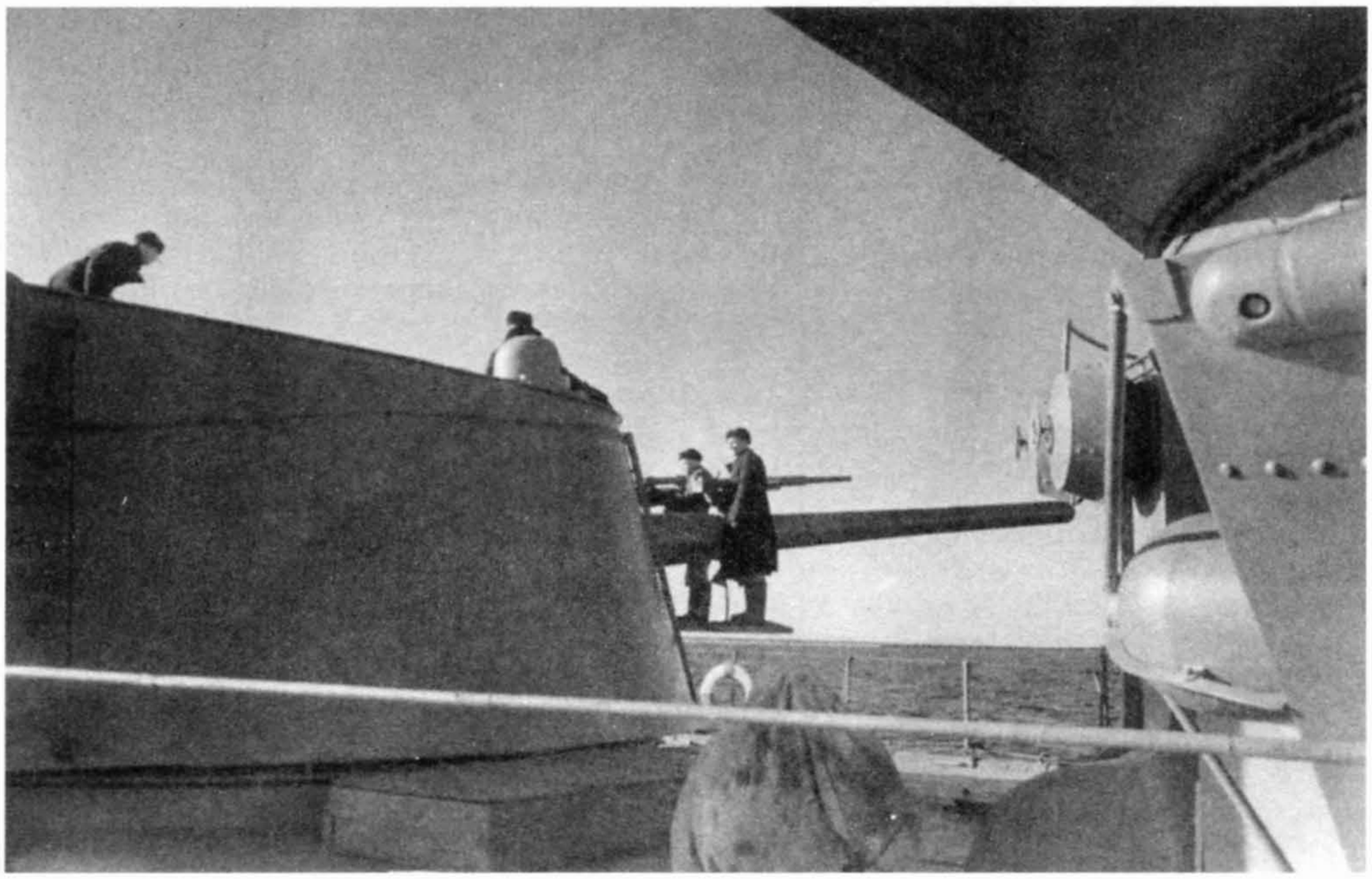
С ноября 1955 по декабрь 1957 г. кораблем командовал капитан 2 ранга (затем капитан 1 ранга) Н.И.Ховрин — в дальнейшем адмирал, командующий ЧФ. 6 февраля 1960 г. крейсер был исключен из состава флота.

Крейсер «Каганович» в камуфляжной окраске, август 1945 г.



Нарком ВМФ адмирал Н.Г.Кузнецов на борту крейсера «Каганович», август 1945 г. (два фото вверху).

Справа: подготовка к стволиковым стрельбам на крейсере «Лазарь Каганович», январь 1956 г.



Крейсер «Петропавловск» (быв. «Лазарь Каганович») во Владивостоке, 1958 г. Обратите внимание на дополнительную мачту с установленной на ней антенной РЛС «Залп».

ОЦЕНКА ПРОЕКТА

Создание крейсера «Киров» — безусловно, важный этап советского судостроения. Для своего времени корабль стал воплощением новейших достижений науки и техники, по всем параметрам соответствуя лучшим зарубежным образцам.

Основные его достоинства заключались, прежде всего, в необычайно сильном артиллерийском вооружении, высокой степени автоматизации систем управления огнем, мощной главной энергетической установке и высокой скорости хода. Весьма надежными были средства обеспечения живучести, а также дублирующие друг друга противопожарные системы тушения огня водой, пеной и углекислым газом. Кроме того, корабль отличали и комфортные условия для экипажа.

Сравнение «Кирова» с современными ему иностранными крейсерами показывает, что советский корабль имел значительные преимущества в дальности стрельбы главного калибра и в весе бортового залпа. Дальность стрельбы его 180-мм орудий составляла 211 кбт (38,6 км), то есть была на 20—30% выше, чем у лучших образцов 203-мм орудий «вашингтонских» крейсеров. Однако на дистанциях 80—120 кбт английские, американские, французские и итальянские крейсера того же водоизмещения имели огневое превосходство благодаря большей скорострельности своих 152-мм орудий (4—7 выстр./мин).

Крейсера проектов 26 и 26-бис в целом хорошо проявили себя в боевых действиях в годы Великой Отечественной войны, хотя им и не пришлось вести классические бои с крейсерами и другими крупными кораблями противника. Однако большая дальность действия артиллерии «Кирова» и «Максима Горького» оказалась хорошим подспорьем в обороне Ленинграда. Также в плюс можно отнести высокую живучесть кораблей: крейсера при подрывах на минах и после попадания авиабомб оказались способны сохранить остойчивость и плавучесть. Ни один из крейсеров типа «Киров» не погиб, все они после аварийного ремонта возвращались в боевой строй.

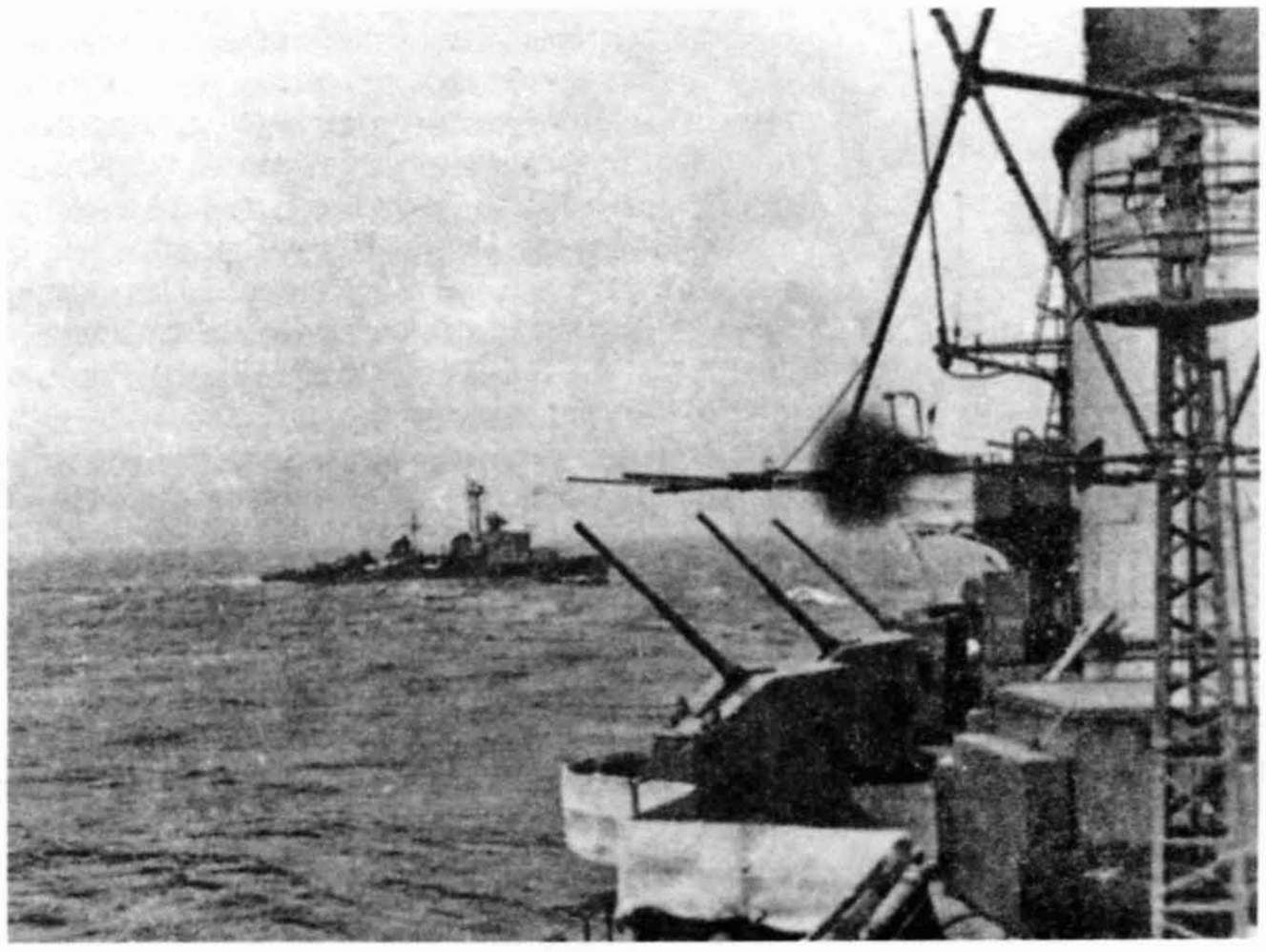
Разрушения кораблей, хотя и были значительны по объему, но ограничивались только небронированными частями. Жизненно важные отсеки, защищенные броней, страдали лишь от сотрясений — случаев проникновения снарядов или бомб под броню не было. Поэтому дать объективную оценку их бронирования довольно трудно.

В то же время, у крейсеров типа «Киров» были и слабые стороны. Уникальные баллистические данные артиллерии главного калибра достигались непомерно высокой ценой. Так, большая начальная скорость снаряда и не имевшая аналогов дальность стрельбы предопределили повышенный износ канала ствола 180-мм орудия. Недостаточно эффективной оказалась зенитная артиллерия: 45-мм полуавтоматы не могли бороться с пикирующими бомбардировщиками, да и количество их на кораблях было невелико. Неудачным оказалось и размещение установок Б-34: в результате попадания всего двух бомб в апреле 1942 года на «Кирове» вышли из строя все шесть «соток». Вызвало нарекания и наличие на таком крупном корабле всего одного КПД. По сравнению с большинством иностранных легких крейсеров, недостаточным было бронирование, хотя на кораблях проекта 26-бис его несколько усилили — по расчетам, оно обеспечивало защиту от 152-мм артиллерии в диапазоне 97—122 кбт (17,7—22,4 км), огонь же 203-мм орудий противника был опасен для наших крейсеров на всех дистанциях.

Другие минусы проекта — отсутствие радиолокации и гидроакустики, амортизации механизмов, защиты от магнитных мин, а радиоприема — от помех, создаваемых электроприборами.

Расположение ряда верхних постов на носовой надстройке затрудняло действие экипажа, причем наибольшие нарекания у экипажей вызывали, как это ни странно, мостики крейсеров проекта 26-бис. Сигнальный мостик на них был совмещен с ходовым, боевая рубка ограничивала сектор обзора впереди на 20° (от 10° левого борта до 10° правого), первая дымовая труба — обзор сзади. Мостик был тесен, загроможден, отсутствовала защита личного состава от ветра, брызг и т.д. Фок-мачта была низкой, что не позволяло поднять на одном фале более трех сигнальных флагов.

При этом следует отметить, что некоторые встречающиеся в специальной литературе кри-



Крейсер «Петропавловск» на маневрах, конец 1950-х гг.

И.В.Сталин на крейсере «Молотов». Картина В.Г.Пузырькова.

тические отзывы о крейсерах типа «Киров» на самом деле оказались преувеличенными, а некоторые отрицательные качества кораблей могли быть устранены в ходе их эксплуатации. Так, размещение трех орудий в одной люльке — как один из главных минусов крейсеров типа «Киров» — упоминается почти во всех трудах по истории советского судостроения и по корабельному оружию. Но на самом деле этот недостаток — чисто теоретический. Конечно, можно представить, что снаряд, попав в башню, выведет из строя механизм вертикального наведения одного орудия, а остальные будут продолжать успешно действовать. Но на практике, как правило, снаряд, проникнув в башню, выводил ее из строя полностью, независимо от количества орудий и схемы их установки. В сражениях Первой мировой войны попадания в крыши башен английских кораблей вызывали возгорание боезапаса и взрыв башни. При попадании в барбет башню заклинивало. Известен лишь один случай, когда снаряд, поразив башню линейного крейсера «Лайон», вывел из строя левое орудие, а правое сохранило способность стрелять.

Можно привести примеры и из хроники морских сражений Второй мировой войны. В бою у Ла-Платы двумя немецкими снарядами вывело из строя две башни на английском тяжелом крейсере «Эксетер», а на легком крейсере «Аякс» попаданием одного снаряда парализовало две кормовые башни. Итальянские крейсера, у которых в башнях оба орудия находились в одной люльке (они-то и послужили прототипом МК-3-180), активно действовали на Средиземном море против кораблей английского флота. Но случаев выхода из строя башен по причине повреждения механизмов вертикального наведения не встречалось.

Имеется и отечественный печальный опыт: при взрывах зарядов внутри башен на крейсерах «Адмирал Сенявин» (проект 68-бис) и «Молотов» башни полностью выходили из строя, хотя и были разной конструкции. Ситуация здесь напоминает споры по поводу линейного и эшелонного расположения машинно-котельных установок на советских эсминцах. Сколько было затрачено средств и драгоценного времени на перепроектирование кораблей и переделку почти готовых эсминцев, а они гибли независимо от расположения МКО.

Зенитное вооружение, слабость которого стала очевидной еще в 1940—1941 гг., во время войны значительно усилили. Вместо 45-мм пушек на крейсерах установили от 10 до 21 37-мм автомата 70-К. Увеличили (на некоторых кораблях до 12) и число стволов 12,7-мм пулеметов (за счет установки четырехствольных «виккерсов»). Следует отметить, что расположение 100-мм зенитных орудий на итальянских (прототипах проекта 26) и французских крейсерах было еще более неудачным, чем на советских. Поэтому в целом средства ПВО крейсеров типа «Киров» не уступали (или почти не уступали) большинству своих зарубежных сверстников.

Неоднократно отмечалось, что дальность плавания, достаточная для Балтийского и Черного морей, оказалась явно мала для Северно-

Носовые башни «Кирова» — часть мемориального комплекса на площади Балтфлота в Санкт-Петербурге.

го и Тихоокеанского театров. Конечно, по этой характеристике, наши крейсера уступали многим иностранным, особенно английским. Но и задачи, и районы действий у них были разные. Британские корабли обеспечивали интересы Соединенного Королевства на всей акватории Мирового океана. Основной же задачей советских крейсеров, как и кораблей других классов, создаваемых по программе 1933—1938 годов, считалось нанесение «сосредоточенного удара» по противнику, пытающемуся прорваться к нашему побережью. Последующие крейсера проекта 68, строившиеся по программе создания «Большого флота», должны были действовать и в океанах, и, соответственно, дальность плавания у них значительно (более чем в два раза) увеличилась.

Многие недостатки проектов 26 и 26-бис (отказ от кормового КДП и кормового ЦАП, облегченное бронирование, малый запас топлива, уменьшение боезапаса 100-мм орудий, отказ от запасных торпед и т.д.) явились следствием чрезмерного ограничения заказчиком их водоизмещения в целях гарантированного достижения максимальной скорости в 37 узлов.

Опыт создания крейсеров проектов 26 и 26-бис и их участия в боях был учтен при создании новых типов кораблей этого класса, вступивших в строй в послевоенный период.

Здесь сам собой напрашивается вывод, что процесс совершенствования военно-морской техники должен быть непрерывным. Если он по каким-либо причинам останавливается, военный флот страны быстро стареет, по количеству и качеству кораблей уступает потенциальному противнику и не может обеспечить задачи обороны государства.

Промышленность России, до 1917 г. строившая корабли всех основных классов, за годы гражданской войны оказалась в таком состоянии, что только спустя почти 20 лет, с иностранной помощью, при полноценном финансировании, смогла приступить к созданию легких крейсеров. И лишь к 1970-м гг. промышленный потенциал СССР смог обеспечить строительство современных кораблей всех классов, включая авианосцы.

К сожалению, ситуация повторилась в конце XX века, когда после 1991 г. строительство флота в России практически прекратилось.

ИТАЛЬЯНСКАЯ «РОДНЯ»

Первые итальянские крейсера, созданные после Первой мировой войны, были построены в ответ на новые французские лидеры типов «Jaguar», «Lion» и «Aigle». Руководство итальянского флота посчитало, что для борьбы с последними необходимо создать в дополнение к ЭМ типа «Navigatori» еще и большие скауты. Предполагалось, что такие корабли при не меньшей, чем у их французских оппонентов, скорости — порядка 37 уз. — за счет более мощного вооружения будут иметь безоговорочное превосходство. Проект скаутов (отправной точкой при этом служил сильно увеличенный корпус ЭМ типа «Navigatori») трансформировался в крейсера типа «Barbiano» («Alberico da Barbiano», «Alberto di Giussano», «Bartolomeo Colleoni» и «Giovanni delle Bande Nere»), известные так же как «Condottieri» 1-й серии.

Для достижения заложенной в задании скорости 37 уз. конструкторы пошли на ряд ухищрений, зачастую неоправданных. Так, обводы, скорее миноносные, чем крейсерские (удлинением более чем 1/10), сочетались с довольно легкой конструкцией корпуса. Как следствие, в ходе эксплуатации на этих крейсерах неоднократно возникали проблемы с продольной прочностью. ЭУ с очень высокой агрегатной мощностью (на момент постройки — самая большая в итальянском флоте) также имела легкую «миноносную» конструкцию. От «Navigatori» проект скаута унаследовал эшелонную схему расположения ЭУ, причем все ПК размещались в диаметральной плоскости, удлиняя тем самым и без того протяженный корпус.

При разработке схемы защиты новых крейсеров было применено разнесенное бронирование — в дополнение к 24-мм поясу между концевыми башнями ГК имелась еще и 18-мм продольная броневая переборка, шедшая на некотором расстоянии в глубине корпуса от наружной обшивки.

Главной ударной силой этих кораблей стали 8 152-мм орудий модели 1926 г. в четырех двухорудийных башнях (угол возвышения — 45°). Для экономии веса оба орудия монтировались в общей люльке, что предопределило заметное рассеивание снарядов. Для корректировки огня 152-мм орудий крейсера оснащались бортовой авиацией, размещенной, как и на тяжелых крейсерах типа «Trento», в носовой оконечности. Поскольку места для палубного ангара перед первой башней ГК не нашлось, его оборудовали в нижнем ярусе носовой надстройки, откуда гидросамолет по специальным рельсовым путям в обход башен на тележке подавался к катапульте на полубаке.

На испытаниях все они заметно превысили контрактные скорость и мощность, а один из них — «Alberico da Barbiano» — в течение 8 часов поддерживал скорость 39,6 уз. при мощности 112 760 л.с., а в течение 32 мин. развил 42,05 уз. при 123 479 л.с., став самым быстроходным крейсером в мире.

Эти выдающиеся на первый взгляд результаты несколько блекнут на фоне реальной скорости в ходе повседневной службы, не превышавшей 30 уз. В целом, «Condottieri» 1-й серии оказались не столь удачными, как ожидалось, — недостаточно мореходными, с малым запасом топлива и плохой обитаемостью (из-за тесной компоновки).

Два корабля 2-й серии («Luigi Cadorna» и «Armando Diaz») строились по откорректированному проекту «Condottieri» 1-й серии. Предпринят ряд мер для снижения верхнего веса, что положительно сказалось на остойчивости, повышена

Основные тактико-технические элементы «Condottieri» 1-й — 5-й серии

Элементы	«Barbiano» 1931г.	«Cadorna» 1933 г.	«Montecuccoli» 1935 г.	«di Savoia» 1935 г.	«Garibaldi» 1937 г.
Главные размерения, м:					
длина наибольшая	160	160	166,2	171,8	171,8
длина по КВЛ	169,3	169,3	182,2	186,9	187,1
ширина наибольшая	15,5	15,5	16,6	17,5	18,9
осадка средняя	5,3	5,5	6	6,5	6,8
Водоизмещение (стандартное/полное), т:	5200/6844	5323/7000	7405/8853	8317/10 374	9050/11 575
Скорость (контрактная), узлов:	36,5	36,5	37	36,5	34
Состав ГЭУ:	2 ТЗА и 6 ПК	2 ТЗА и 6 ПК	2 ТЗА и 6 ПК	2 ТЗА и 6 ПК	2 ТЗА и 8 ПК
Мощность ГЭУ, л.с.:	95 000	95 000	106 000	110 000	100 000
Дальность плавания (при скорости), миль	3800 (18)	3088 (16)	3088 (16)	3900 (14)	4125 (12,7)
Запас топлива (полный), т:	1230	1211	1275	1653	1728
Артиллерийское вооружение:	4х2 — 152/53	4х2 — 152/53	4х2 — 152/53	4х2 — 152/53	2х3 и 2х2 — 152/55
(число установок х чтсло стволов — калибр, мм)	3х2 — 100/47	3х2 — 100/47	3х2 — 100/47	3х2 — 100/47	4х2 — 100/47
	4х2 — 20/65	4х2 — 20/65	4х2 — 37/54	4х2 — 37/54	4х2 — 37/54
	4х2 — 13,2	4х2 — 13,2	4х2 — 13,2	4х2 — 13,2	4х2 — 13,2
Торпедное вооружение: (ТА х труб — калибр, мм)	2х2 — 533	2х2 — 533	2х2 — 533	2х3 — 533	2х3 — 533
Авиационное вооружение:					
катапульта	1	1	1	1	2
самолеты	2	2	2	2	2
Бронирование, мм:					
борт	24 + 18	24 + 18	60 + 25/30	70 + 35	30 + 100
траверзы	20	20	20 — 40	50	100 + 30
палуба	20	20	30	30 — 35	40
башни ГК	23	40	70	90	135
боевая рубка	40	70	100	100	100
Экипаж, человек	520	544	588	578	640

прочность корпуса. Высота носовой надстройки за счет отказа от ангара для гидросамолетов уменьшилась. Неподвижную катапульту перенесли с палубы полубака на кормовую надстройку между второй дымовой трубой и 3-й башней ГК, смонтировав ее под углом 30° к диаметральной плоскости. Ангара не было, гидросамолеты хранились открыто на специальной площадке рядом с катапультой. Состав и расположение вооружения не претерпели изменений, за исключением перехода на 152-мм/53 орудия новой модели 1929 г. в более просторных башнях.

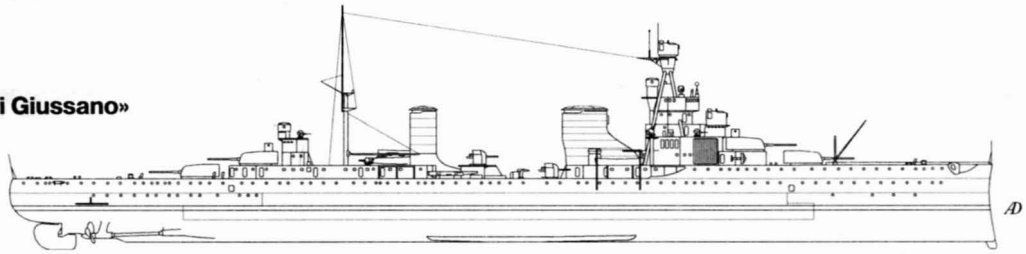
Оба крейсера типа «Luigi Cadorna» на испытаниях превысили контрактную скорость, однако, как и у «Condottieri» 1-й серии, к началу войны их скорость не превышала 31 — 32 уз.

В целом «Condottieri» 2-й серии оказались несколько удачнее, чем их предшественники, но еще в ходе их постройки стало ясно, что они уступают новым легким крейсерам других стран во всем, кроме скорости, поэтому от дальнейшего развития типа «скаут» в итальянском флоте отказались в пользу создания более крупных и хорошо защищенных крейсеров.

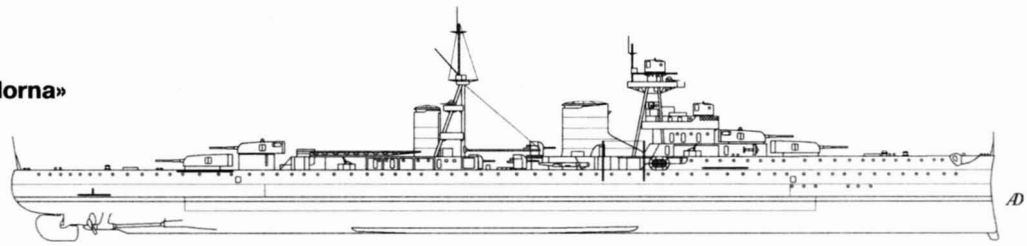
При проектировании «Condottieri» 3-й серии («Raimondo Montecuccoli» и «Muzio Attendolo») была предпринята попытка создать более сбалансированный, чем корабли первых двух серий, крейсер. За счет увеличения размеров и водоизмещения (более чем на 2000 т) удалось заметно улучшить мореходность и защиту. Вес брони, по сравнению с предшественниками, возрос более чем в 2,5 раза — с 575 до 1350 т.

Схема бронирования в основном повторяла принятую на предшественниках, но с существенным увеличением толщины ее элементов (внешний броневой пояс — 60 мм, продольная переборка между концевыми башнями — 25 мм, напротив погребов — 30 мм). Кроме того, обшивка корпуса выше броневого пояса (на всю высоту борта) выполнялась толщиной 20 мм. К сожалению, усиление вертикальной защиты не было дополнено адекватным ростом горизонтальной, то есть палубы (всего 30 мм поверх пояса и 20 мм в оконечностях). Как следствие, крейсера этого типа не имели зоны свободного маневрирования под огнем 203-мм орудий и очень узкую зону (порядка 12 кбт, дистанция от 69 до 81 кбт) — под огнем 152-мм орудий.

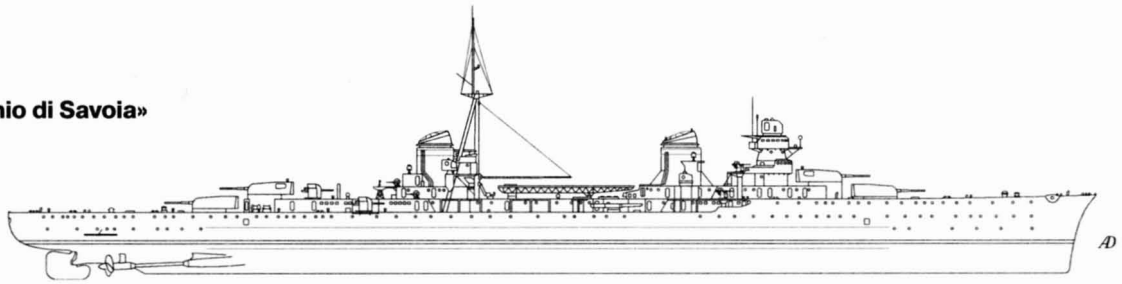
«Alberto di Giussano»



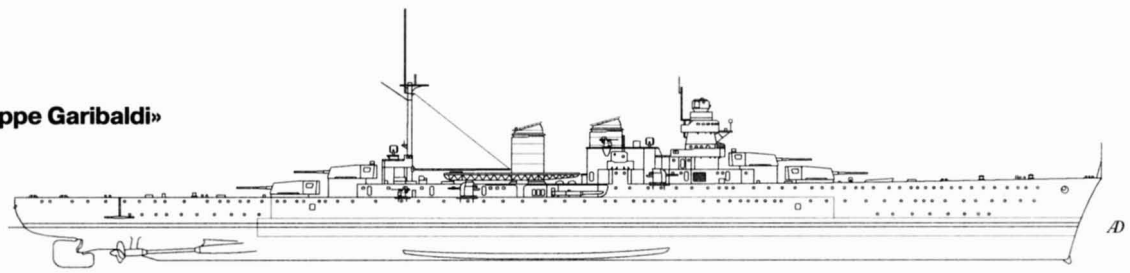
«Luigi Cadorna»



«Eugenio di Savoia»



«Giuseppe Garibaldi»



Практически неизменными остались состав и размещение вооружения, лишь авиационная катапульта переместилась на новое место — между дымовыми трубами. Она была выполнена частично поворотной и могла отклоняться на определенный угол (до 30°) от диаметральной плоскости.

Эшелонная схема расположения ЭУ не претерпела изменений, правда, ее мощность была несколько повышена для компенсации роста водоизмещения. Для повышения живучести растянутой ЭУ все ПК размещались в индивидуальных КО (кроме носового КО №1 с двумя ПК). На испытаниях «Montecuccoli» превысил контрактные 37 уз. и развил 38,7 уз., однако при этом его водоизмещение было меньше стандартного, а мощность превысила проектную на 18%. В ходе службы легко держали 34-узловой ход.

В целом, «Condottieri» 3-й серии оказались гораздо более удачными, чем их предшественники, и стали первыми полноценными легкими крейсерами итальянского флота.

«Emanuele Filiberto duca d'Aosta» и «Eugenio di Savoia» строились по откорректированному в сторону дальнейшего усиления бронирования проекту «Montecuccoli». Возросший до 1700 т вес брони пошел на утолщение пояса до 70, а внутренней броневой переборки до 35 мм, однако горизонтальная защита стала толще всего на 5 мм (35 мм в середине корпуса и 30 мм в оконечностях). Как следствие, новым кораблям был присущ тот же недостаток, что и предшественникам, — слишком узкая зона неуязвимости от 152-мм снарядов и отсутствие таковой от 203-мм.

Больший вес брони привел к росту водоизмещения (примерно на 1000 т) и размеров. Для сохранения скорости на уровне 36 — 37 уз. мощность ЭУ повысили до 110 000 л.с. При этом в ее размещении произошли некоторые изменения — на предшествующих «Condottieri» первых трех серий две трети ПК (4 шт.) располагались в носовой группе, а треть (2 шт.) — в кормовой; соответственно первая дымовая труба, в которую выходили дымоходы четырех ПК, была заметно шире, чем вторая. На «Condottieri» 4-й серии ПК распределили более равномерно — по три на каждую дымовую трубу одинакового размера. Каждый ПК помещался в отдельном водонепроницаемом отсеке.

Оба крейсера превысили контрактную скорость на испытаниях (как и предшественники — при водоизмещении, близком к стандартному, и сверхпроектной мощности ЭУ), реальная скорость в море составляла около 34 уз.

В проекте последних предвоенных крейсеров («Giuseppe Garibaldi» и «Luigi di Savoia duca degli Abruzzi») наметившаяся тенденция к усилению броневой защиты итальянских легких крейсеров получила дальнейшее развитие, причем впервые конструкторы пошли на снижение проектной скорости. Построив достаточное количество «быстроходных» кораблей, не способных подтвердить свою высокую, но полученную слишком дорогой ценой скорость в ходе повседневной службы, итальянцы наконец приступили к проектированию более сбалансированных кораблей. За счет увеличения, по сравнению с «Condottieri» 4-й серии, водоизмещения еще на 1000 т и снижения проектной скорости на 2,5 уз. получился, вероятно, самый удачный из предвоенных итальянских крейсеров, мало уступающий, а кое в чем и превосходящий зарубежные аналоги.

На новых крейсерах вес брони достиг 2131 т. Схема бронирования, в общих чертах повторяющая применяемую ранее, на «Garibaldi» имела ряд принципиальных отличий. Так, бортовое бронирование традиционно выполнялось разнесенным, но на сей раз наружный пояс имел толщину всего 30 мм, а внутренний, с углом установки в 12°, был гораздо толще — 100 мм. Своей верхней частью он соединялся с верхней кромкой внешнего пояса, а опускаясь ниже ватерлинии, изгибался и примыкал к его нижней кромке. Траверзы также выполнялись разнесенными, но имели более простую конструкцию из параллельных плит, но и в этом случае внешняя плита была тоньше внутренней. Вверх от пояса борт имел 20-мм толщину, и впервые на итальянских крейсерах верхняя палуба выполнялась толщиной 15 мм у борта и 10 мм ближе к диаметральной плоскости.

Увеличенная почти на 1,5 м ширина корпуса позволила уплотнить КО, так как удалось разместить ПК не в диаметральной плоскости, а по два в ряд. На «Garibaldi» длина отсеков, отведенных под ЭУ, оказалась в полтора раза меньше, чем на предшественниках, и это при том, что была сохранена эшелонная схема расположения. Сокращение длины МО и КО, в свою очередь, позволило более рационально разместить вооружение и уменьшить протяженность броневого пояса, поскольку артиллерию ГК удалось отодвинуть от оконечностей, заметно разгрузив последние.

Число орудий ГК было увеличено до 10, и, что немаловажно, в новых башнях наконец удалось избавиться от порочной практики размещения орудий в единой люльке. Сами орудия были новой модели 1936 г.

Из-за перепланировки в ЭУ, в центральной части корпуса не осталось места для установки авиационной катапульты в диаметральной плоскости, поэтому пришлось ставить две по бокам от второй дымовой трубы. Как и на «Condottieri» 3-й и 4-й серий, они имели ограниченный угол поворота. Ангар не предусматривался.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

ОЦВМА, ф. 2, 9,10, 44, 76, 80, 105, 129.
РГВА, ф. 4, оп. 19, д. 25.
РГАЭ, ф. 8183, оп. 2, д. 55, 91, 222, 223, ф. 8899, оп. 1, д. 643.
РГА ВМФ, ф. р-441, оп. 2, д. 750; оп. 4, д. 261; оп. 6, д. 30; оп. 14, д. 674 оп. 16, д. 1, 244; ф. р-1483, оп. 1, д. 158, 270; ф. р-1877, оп. 1, д. 63, 87.
Бережной С.С. Корабли и суда ВМФ СССР. М., 1988.
Боевая летопись военно-морского флота 1917—1941; 1941—1942; 1943. М., 1983—1993.
Буров В.Н. Отечественное кораблестроение в третьем тысячелетии своей истории. СПб., 1995.
Годлевский Г.Ф. и др. Походы боевые. М., Воениздат, 1966.
Грибовский В.Ю., Нарусбаев А.А., Черников И.И. История отечественного судостроения. Т. 4: Судостроение в период первых пятилеток и Великой Отечественной войны 1925—1945 гг. СПб., 1996.
Золотарев В.А. Шломин В.С. Как создавалась военно-морская мощь Советского Союза. М. – СПб., 2004
Зубов Б.Н. Записки корабельного инженера. Развитие надводного кораблестроения в Советском Союзе. М., 1998.
КБФ в Великой Отечественной войне (в 4-х томах). М., Наука, 1992.
Котов М.В. Ремонт и модернизация кораблей отечественного ВМФ в первое послевоенное десятилетие (1945 – 1955). СПб., 2000.
Краснов В.Н. Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны. М., 2004.
Материалы конференции по мореходности и живучести кораблей ВМФ. М., 1956.
Материалы о боевых повреждениях кораблей ВМФ в кампании 1941 и 1942 гг. и поведении их при различных условиях службы в военное время. Раздел II. Крейсера. Выпуск 1, 2. Л., 1943. Материалы по боевым и навигационным повреждениям боевых кораблей ВМС во время Великой отечественной войны. Раздел II. Крейсера. Выпуск 3. М., 1951.
Михайловский Н. Бессменная вахта. М., 1971.
Морин А.Б. Легкие крейсера типа «Чапаев» и типа «Свердлов». СПб., 1997.
Москва – Рим. Политика и дипломатия Кремля 1920–1939 гг. Сборник документов. М., 2003.
Платонов А.В. Энциклопедия советских надводных кораблей 1941 – 1945. СПб., 2002.
Платонов А.В., Апрелев С.В., Синяев Д.Н. Советские боевые корабли 1941-1945 гг. IV. Вооружение. СПб., 1997.
Усов В.Ю. Крейсер «Максим Горький». СПб., 1993.
Шитиков Е.А., Краснов В.Н., Балабин В.В. Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 1995.
Шлемов Ф.С. Записки корабельного инженера. СПб., 1997.

ФОТОИЛЛЮСТРАЦИИ

Центральный военно-морской музей (ЦВММ): с. 38, 40 (внизу), 63, 64, 65, 66, 67, 68, 77, 78, 79, 82 (в центре и вверху), 85, 94.
Коллекция С.Балакина: с. 4, 12 (авторские фото), 14 (вверху), 17, 21, 31, 32, 33, 34, 43, 47 (авторское фото), 51, 53 (вверху), 70, 71 (вверху), 81, 86, 87 (вверху), 95, 96, 106, 107, 108, 112, 115 (в центре и внизу, авторские фото), 116 (слева), 119 (внизу), 120 (в центре), 123 (авторское фото).
Коллекция К.Кулагина: с.41, 54 (вверху), 58, 62, 87 (внизу), 91 (в центре и вверху), 93, 110 (в центре), 111 (внизу), 117, 119 (вверху), 120 (два фото вверху).
Коллекция А.Кузенкова: с. 30, 35, 44, 48, 73, 74, 75, 82 (внизу), 83, 84, 97, 98, 99, 100 (вверху), 101, 102, 104, 109, 110 (внизу), 115 (вверху).
Коллекция П.Липатова: с. 14 (внизу), 26, 52, 72 (вверху), 80, 100 (два фото внизу), 113 (внизу), 116 (справа).
Коллекция В.Заблоцкого: с. 49, 55, 56, 72 (внизу), 110 (вверху), 114, 121.
Коллекция В.Костриченко: с. 54 (внизу), 88, 89 (авторское фото), 113 (вверху).
Коллекция А.Одайника: с. 37, 40 (вверху), 53 (внизу), 57, 91 (внизу), 92, 118 (вверху).
Коллекция А.Царькова: с. 50, 120 (внизу).
Коллекция И.Мощанского: с. 60.
Коллекция Н.Прохорова: с. 118 (внизу).
Коллекция В.Хромова: с. 71 (внизу).
Rivista Marittima: с. 7, 9.
Suomen Laivasto Sodassa: с. 46.
Журнал «Огонек» №38, 1947 г.: с. 111 (в центре и вверху), 122.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АНИМИ — Артиллерийский научно-исследовательский морской институт; АУ — артиллерийская установка; БИП — боевой информационный пост; БТЩ — быстроходный тральщик; ВМБ — военно-морская база; ВМС — Военно-морские силы — название ВМФ СССР в 1924—1937 гг. и 1950—1953 гг.; ВМЦ — визир центральной наводки; ГК — главный калибр; ГКО — Государственный Комитет Обороны; ГКП — главный командный пункт; ГРЩ — главный распределительный щит; ГТЗА — главный турбозубчатый агрегат; ДП — диаметральная плоскость; ГЭУ — главная энергетическая установка; ЗАС — зенитный автомат стрельбы; ЗКП — запасной командный пункт; кбт — кабельтов; КДП — командно-дальномерный пост; КМОЛЗ — Кронштадтский ордена Ленина Морской завод; КО — котельное отделение; КП — командный пункт; КПС — командный пункт связи; ЛМЗ — Ленинградский Металлический завод; ЛФТИ — Ленинградский физико-технический институт; МО — малый охотник (за подводными лодками); МПУАЗО — морские приборы управления артиллерийским зенитным огнем; Наморси — начальник Морских сил; НИВК — Научно-исследовательский институт военного кораблестроения; НИМАП — научно-испытательный морской артиллерийский полигон; НИМИС — научно-исследовательский морской институт связи; НТК — научно-технический комитет; ПКЗ — плавучая казарма; ПУС — приборы управления артиллерийской стрельбой; ОВР — охрана водного района; ОЛС — отряд легких сил; ОТЗ – оперативно-тактическое задание; ОФИ — отдел фондового имущества; ПЭЖ — пост энергетики и живучести; РККА — Рабоче-Крестянская Красная Армия; РККФ — Рабоче-Крестьянский Красный флот; РЛС — радиолокационная станция; СВП — стабилизированный визирный пост; СКР — сторожевой корабль; СПН — стабилизированный пост наводки; СССП — система синхронной силовой передачи; СТО — Совет Труда и Обороны; ТКА — торпедный катер; ТНД — турбина низкого давления; ТТЗ — тактико-техническое задание; ТТЭ — тактико-технические элементы; УМС РККА — управление морских сил РККА; ХЭТЗ — Харьковский электромеханический и турбогенераторный завод; ЦАС — центральный автомат стрельбы; ЦАП — центральный артиллерийский пост; ЦКБ — центральное конструкторское бюро; ЦКБС — Центральное конструкторское бюро судостроения.

Чернышев Александр Алексеевич,
Кулагин Константин Леонидович

СОВЕТСКИЕ КРЕЙСЕРА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ.
От «Кирова» до «Кагановича»

Подготовка оригинал-макета — ООО «Коллекция»
Компьютерная верстка О.Власенко.

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (095) 745-58-23

ООО Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.
Интернет/Home page — www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) — **info@eksmo.ru**

По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо» обращаться в рекламный отдел. Тел.: 411-68-74

Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г.Видное,
Белокаменное ш., д. 1. Тел./факс: (095) 378-84-74, 378-82-61, 745-89-16,
многоканальный тел. 411-50-74
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12-1, Тел./факс: (095) 411-50-76.
127254, Москва, ул.Добролюбова, д. 2, Тел.: (095) 745-89-15, 780-58-34.
www.eksmo-kanc.ru e-mail: kanc@eksmo-sale.ru

Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве в сети магазинов «Новый книжный»:
Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12
(м. «Сухаревская», ТЦ «Садовая галерея»). Тел. 937-85-81.
Москва, ул.Ярцевская, 25 (м. «Молодежная», ТЦ «Трамплин»). Тел. 710-72-32.
Москва, ул. Декабристов, 12 (м. «Отрадное», ТЦ «Золотой Вавилон»). Тел. 745-85-94.
Москва, ул. Профсоюзная, 61 (м. «Калужская», ТЦ «Калужский»). Тел. 727-43-16
Информация о других магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:
«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел. (812) 312-67-34
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:
В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской обороны, д.84Е.
Тел. отдела реализации (812) 265-44-80/81/82/83.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «ЭксмоНН», ул. Маршала Воронова, д. 3.
Тел. (8312) 72-36-70.
В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8432) 78-48-66.
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.
Тел. (044) 531-42-54, факс 419-97-49; e-mail: **sale@eksmo.com.ua**

Подписано в печать с готовых диапозитивов 20.12.2006.
Формат 84x108$^{1}/_{16}$. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 13,44. Тираж 3000экз.
Зак. № 4702010

Отпечатано на ОАО "Нижполиграф".
603006, Нижний Новгород, ул. Варварская, 32.

Фото из коллекции И.Мощанского

Крейсер «Киров» на рейде, 1940—1941 гг.

Крейсер «Киров» накануне войны.

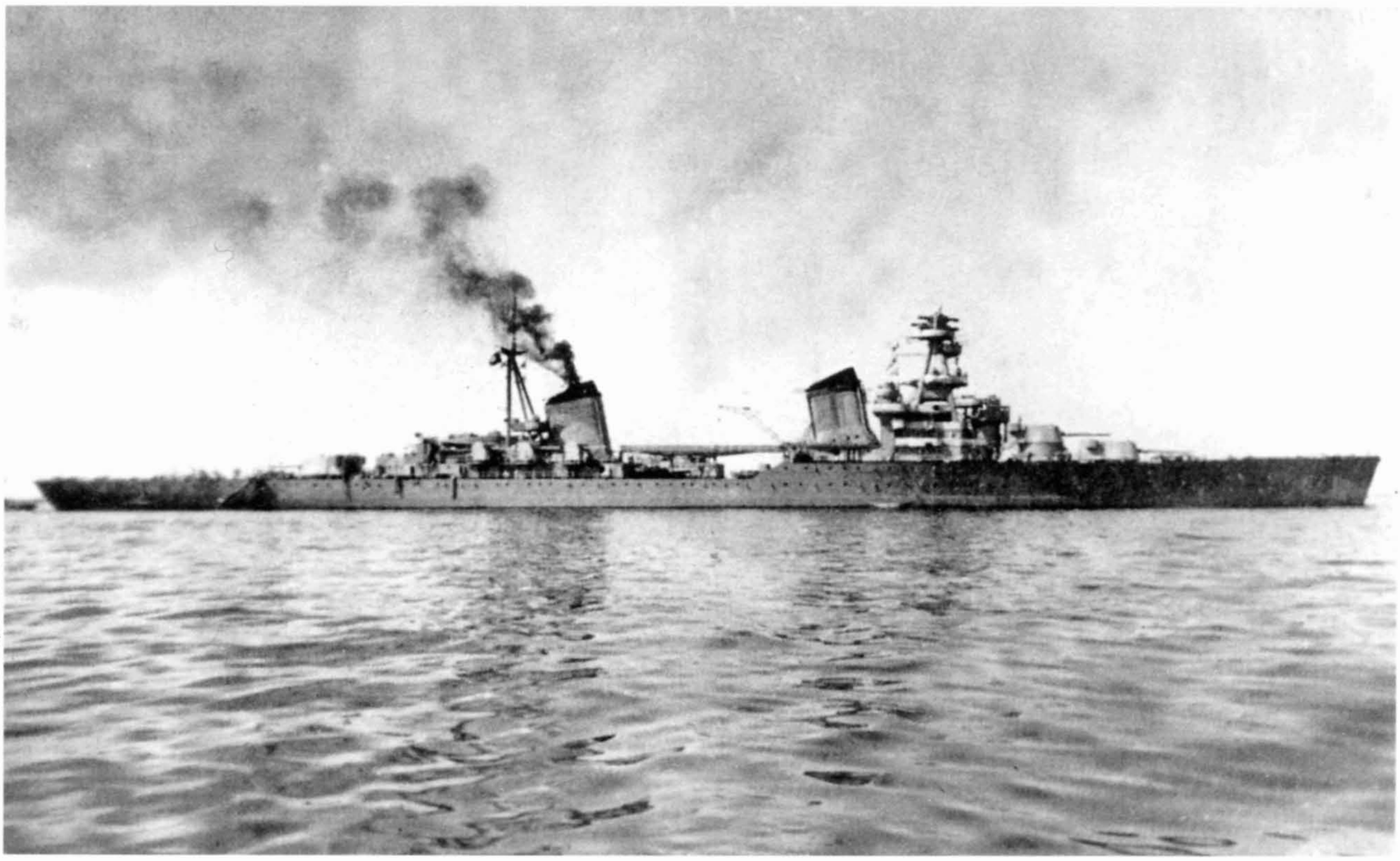
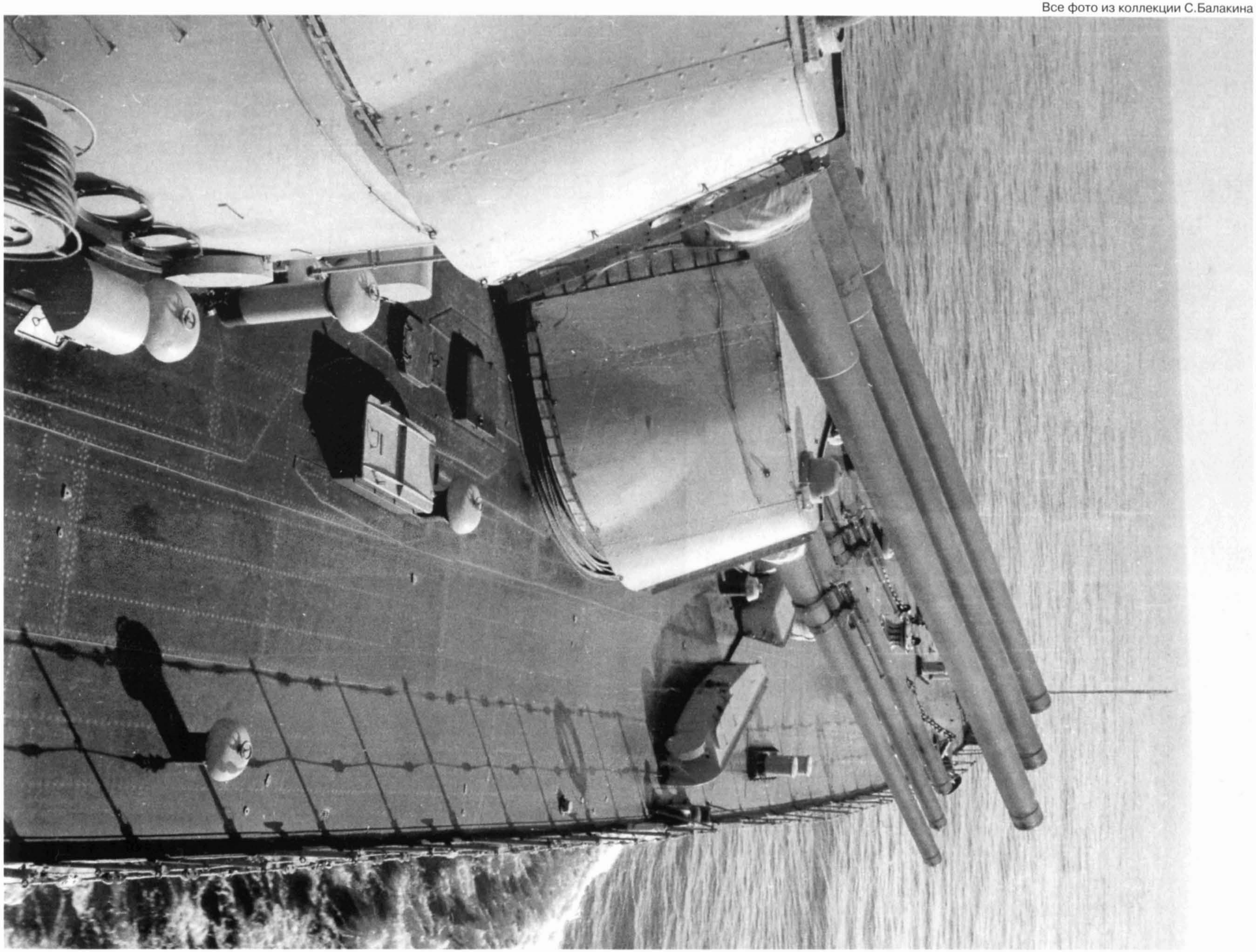
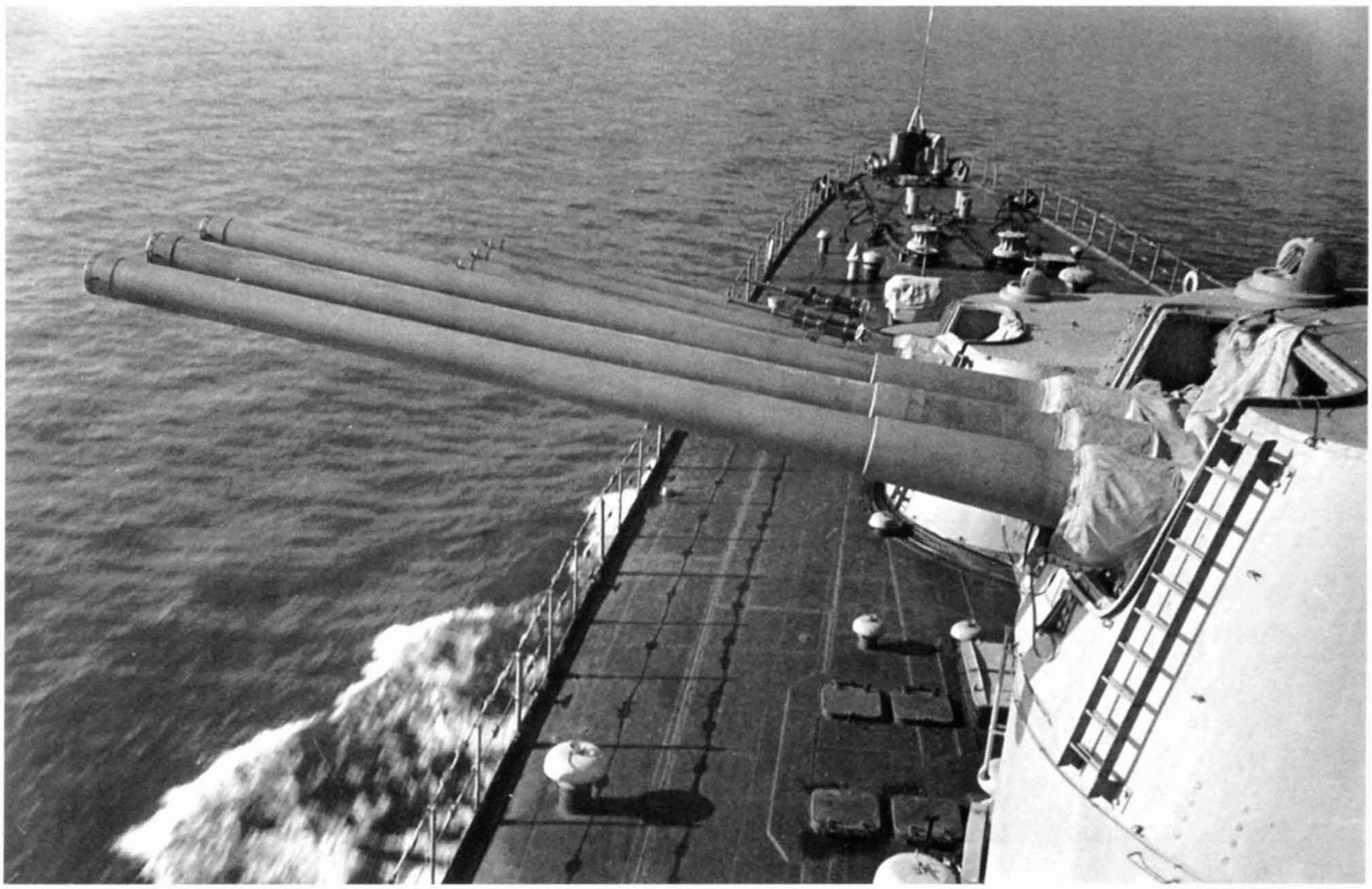


Фото из коллекции С.Бережного

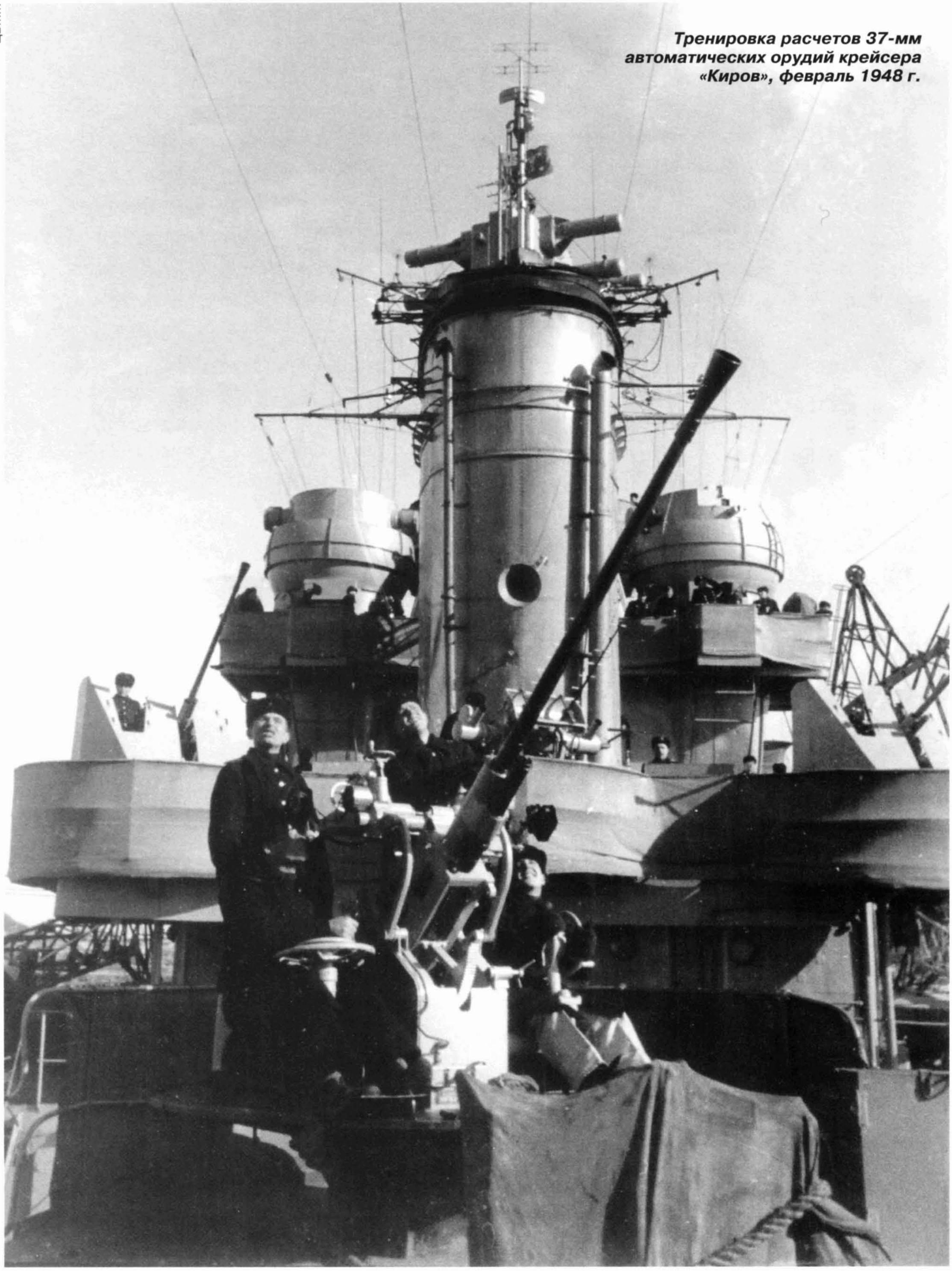
Все фото из коллекции С.Балакина



Главный калибр крейсера «Киров».

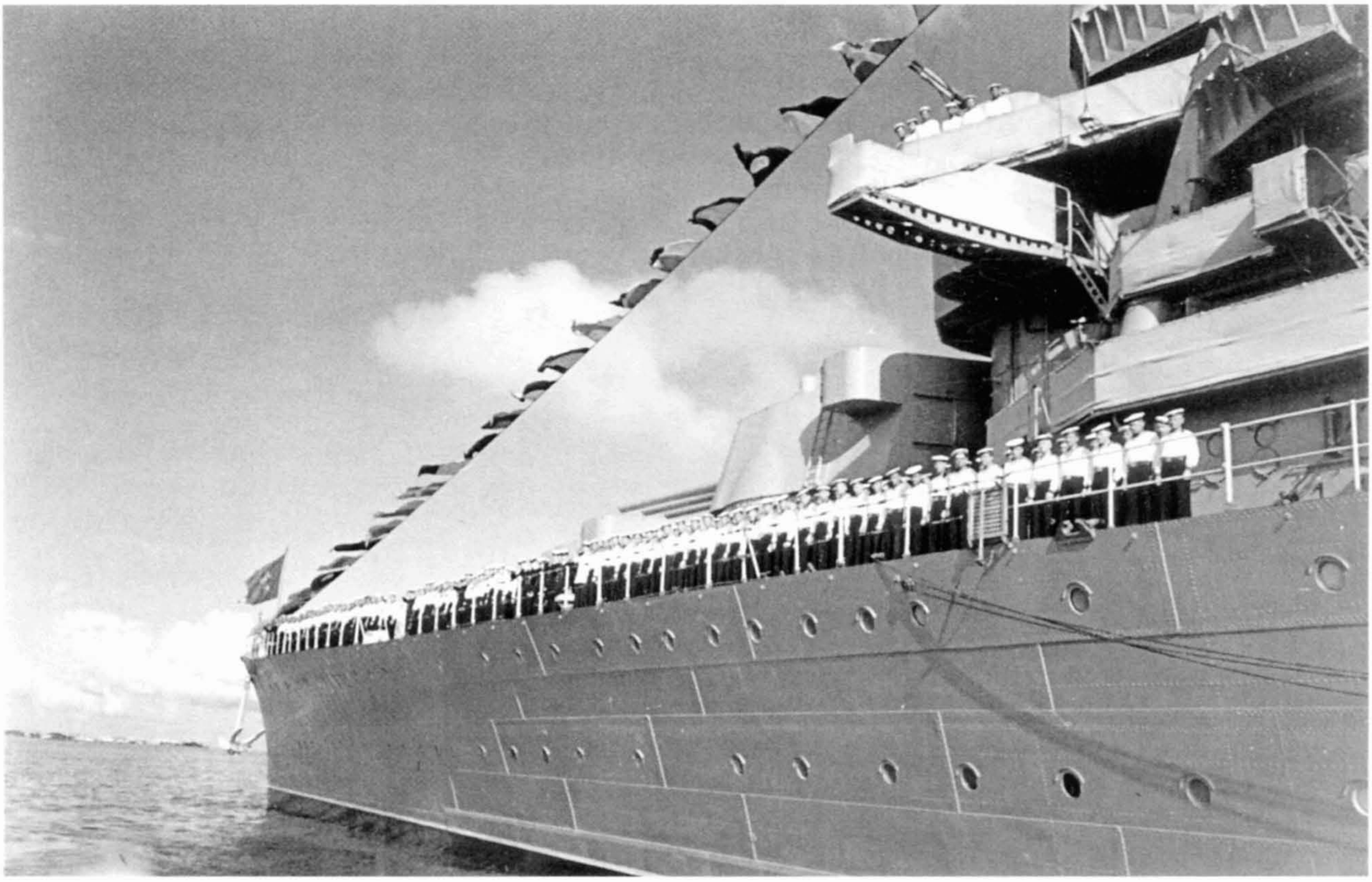


ЦВММ

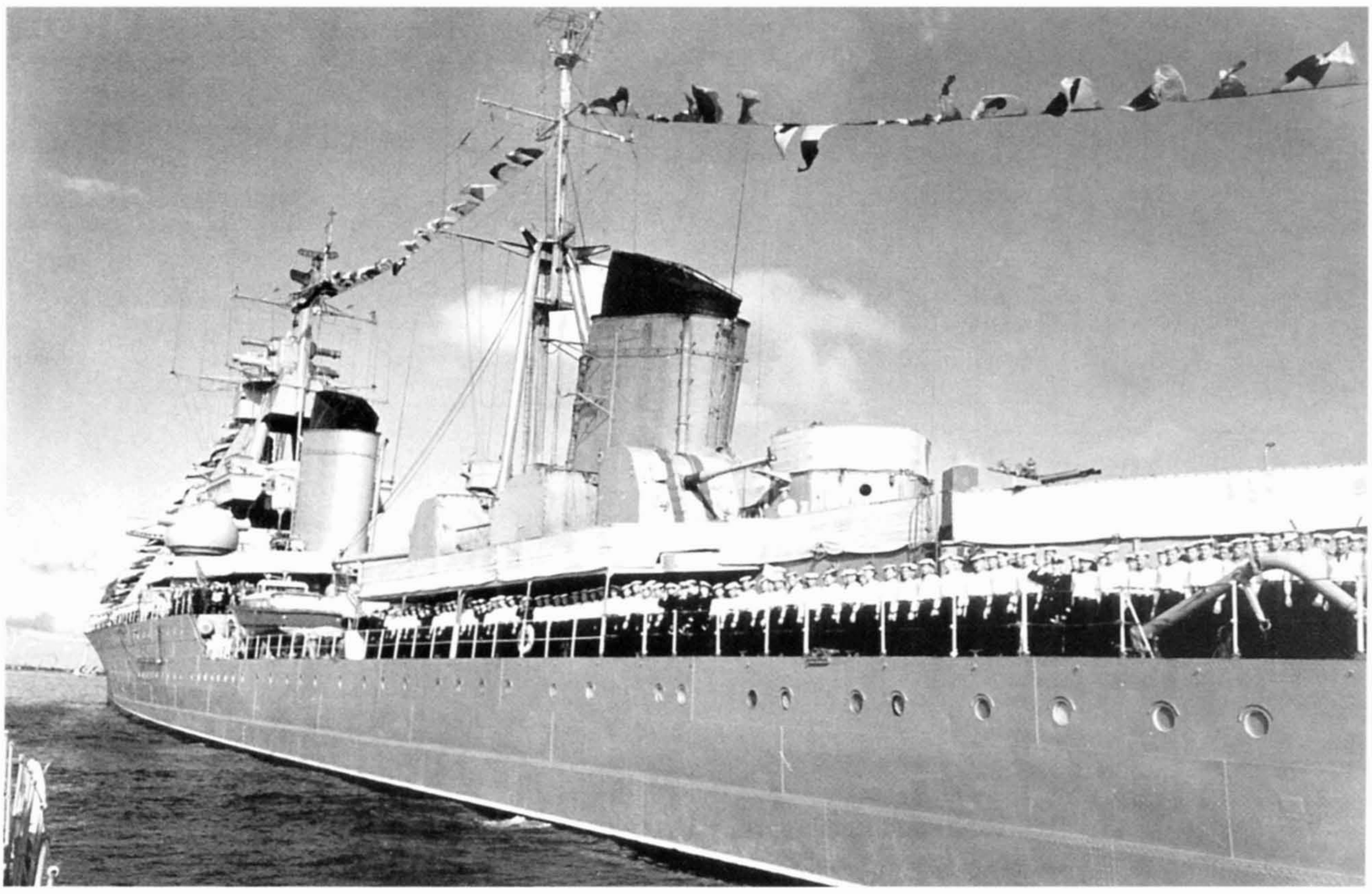


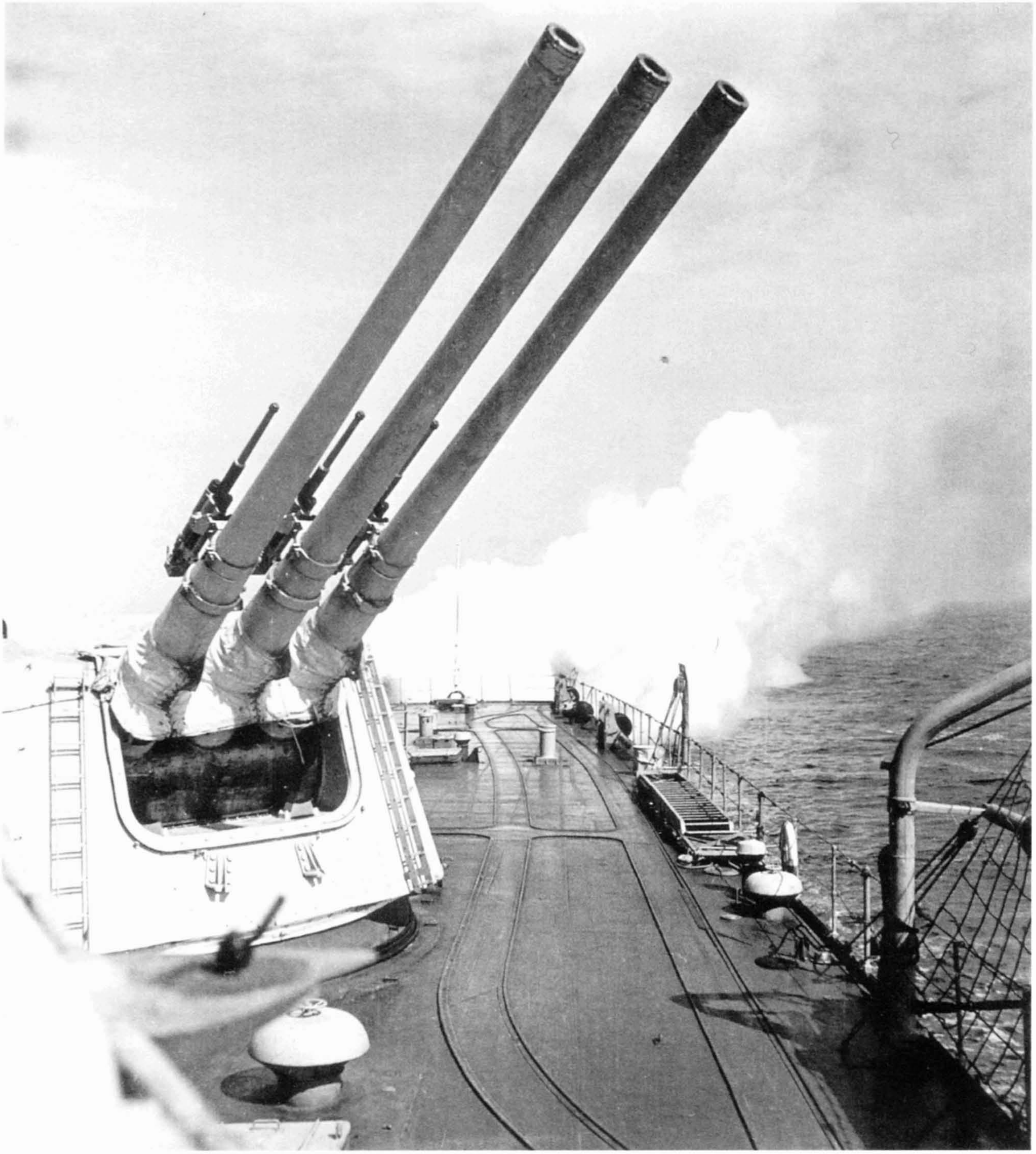
Тренировка расчетов 37-мм автоматических орудий крейсера «Киров», февраль 1948 г.

Оба фото из коллекции С.Балакина



Модернизированный «Киров» на параде в честь Дня ВМФ в Таллине, июль 1954 г.





Крейсер «Киров» ставит дымовую завесу, 1950-е гг.
Обратите внимание на закрепленные на стволах кормовой башни главного калибра 45-мм орудия для учебной (стволиковой) стрельбы.

Оба фото из коллекции С.Балакина

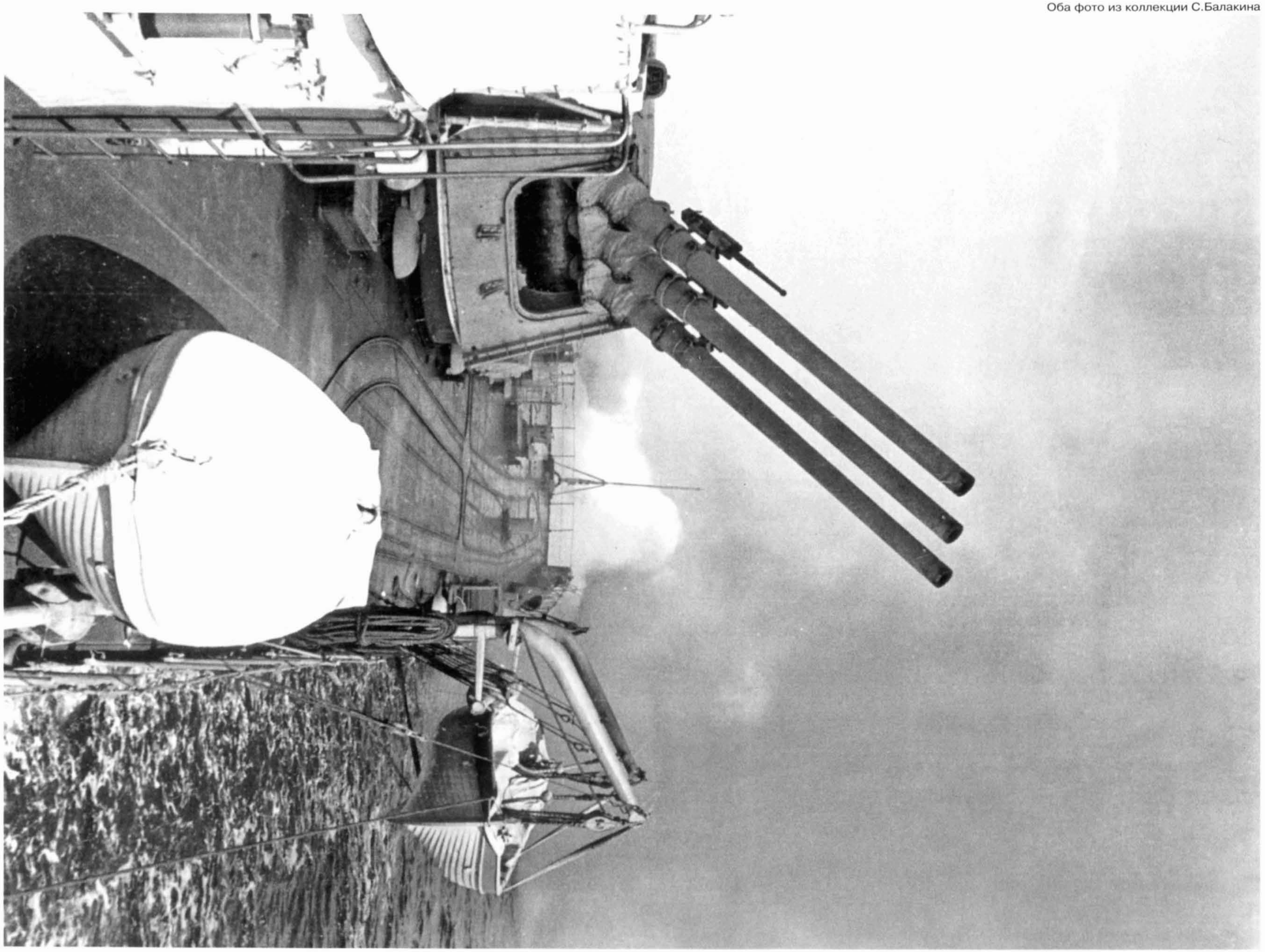
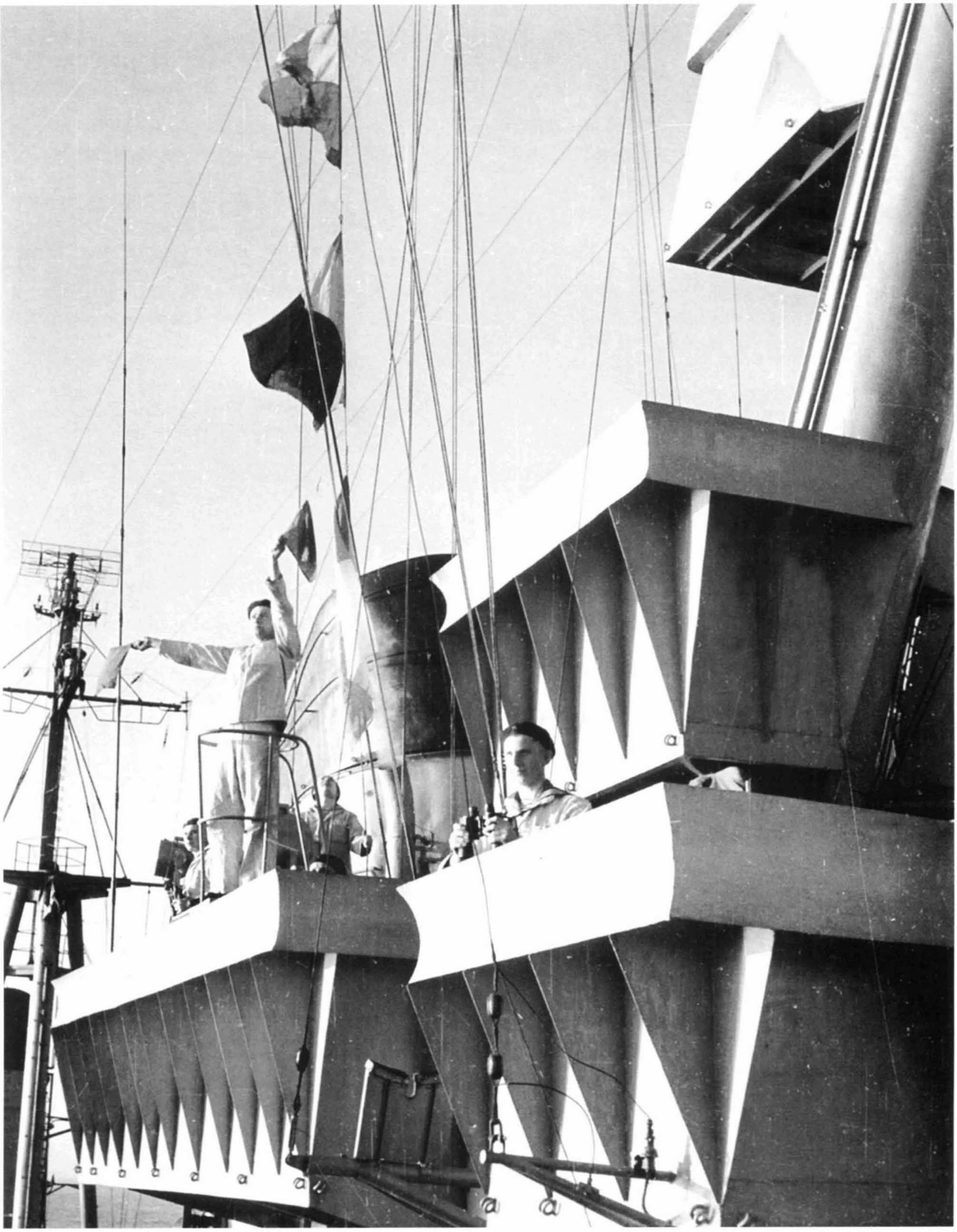


Фото из коллекции С.Балакина

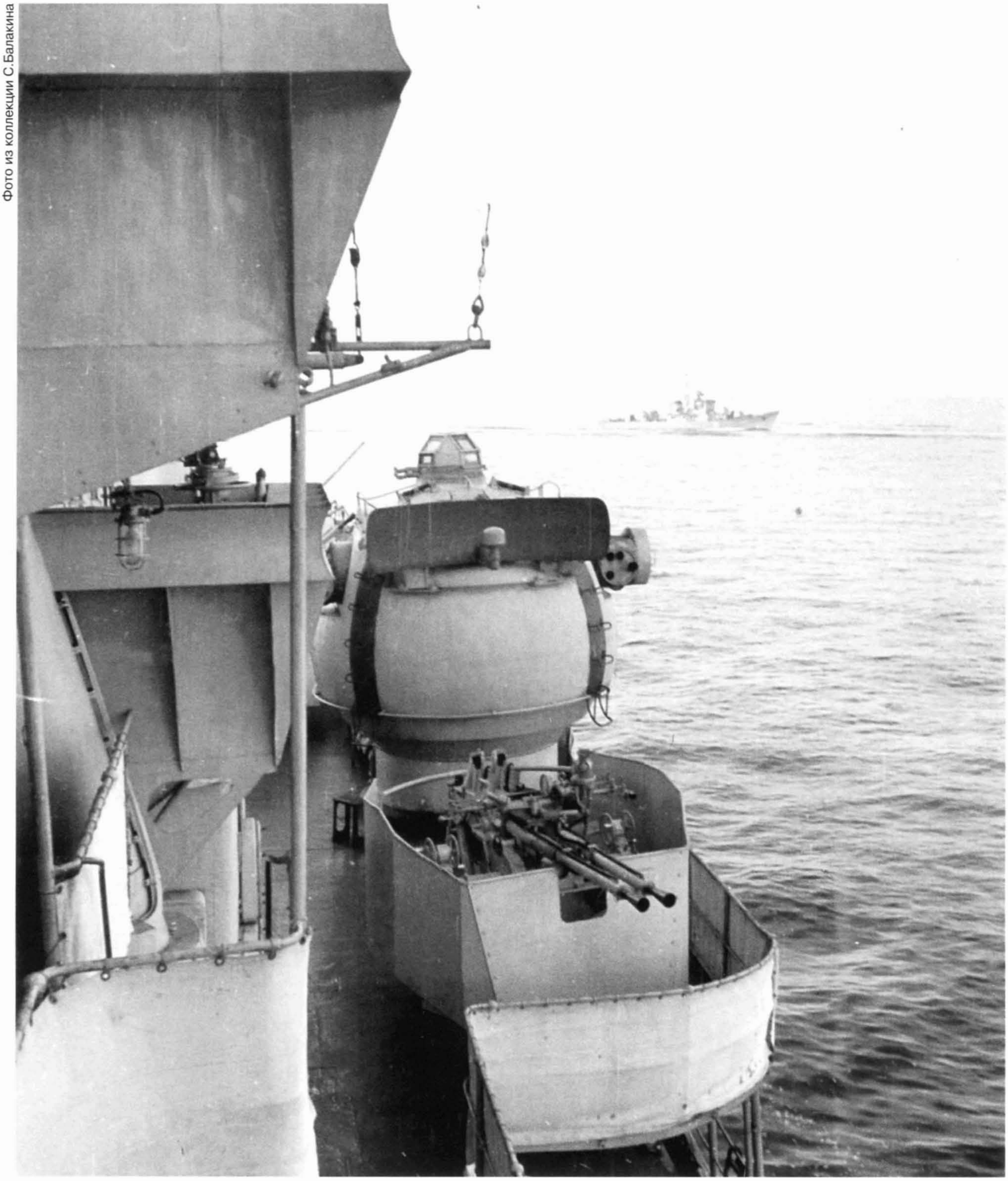
«Киров» во время учений, 1950-е гг. На переднем плане виден спаренный 37-мм автомат В-11, установленный во время модернизации 1949—1953 гг.

Фото из коллекции С.Балакина



Сигнальщики на мостике крейсера «Киров», 1950-е гг.

Фото из коллекции С.Балакина



«Киров» в учебном походе, 1950-е гг. Позади 37-мм автомата В-11 хорошо виден установленный в ходе модернизации сферический стабилизированный пост наводки СПН-500.

Фото из коллекции С.Балакина

Крейсер «Киров», спуск на воду рабочего катера.

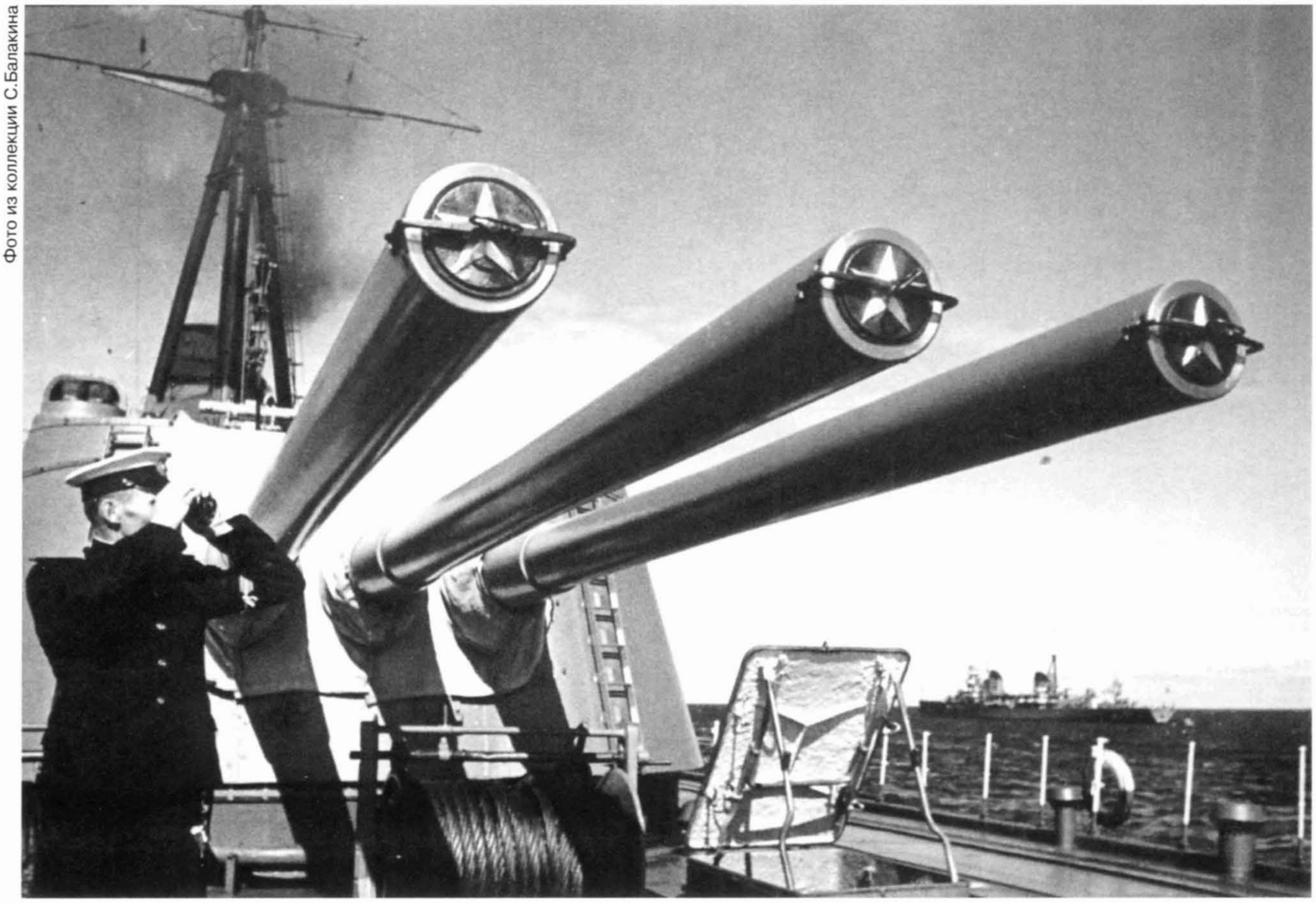
Фото из коллекции С.Балакина

Крейсер «Киров», крепление грузовой стрелы грот-мачты по-походному, 1950-е гг.

Оба фото из коллекции П.Липатова

Крейсер «Киров» на Неве, 1960-е гг.

Фото из коллекции С.Балакина



Кормовая башня главного калибра крейсера «Ворошилов», 1943 г. На дальнем плане виден крейсер «Молотов».

Фото из коллекции А.Кузенкова

Крейсер «Ворошилов» в освобожденном Севастополе, 1944 г. Позади на бочке стоит крейсер «Красный Кавказ».

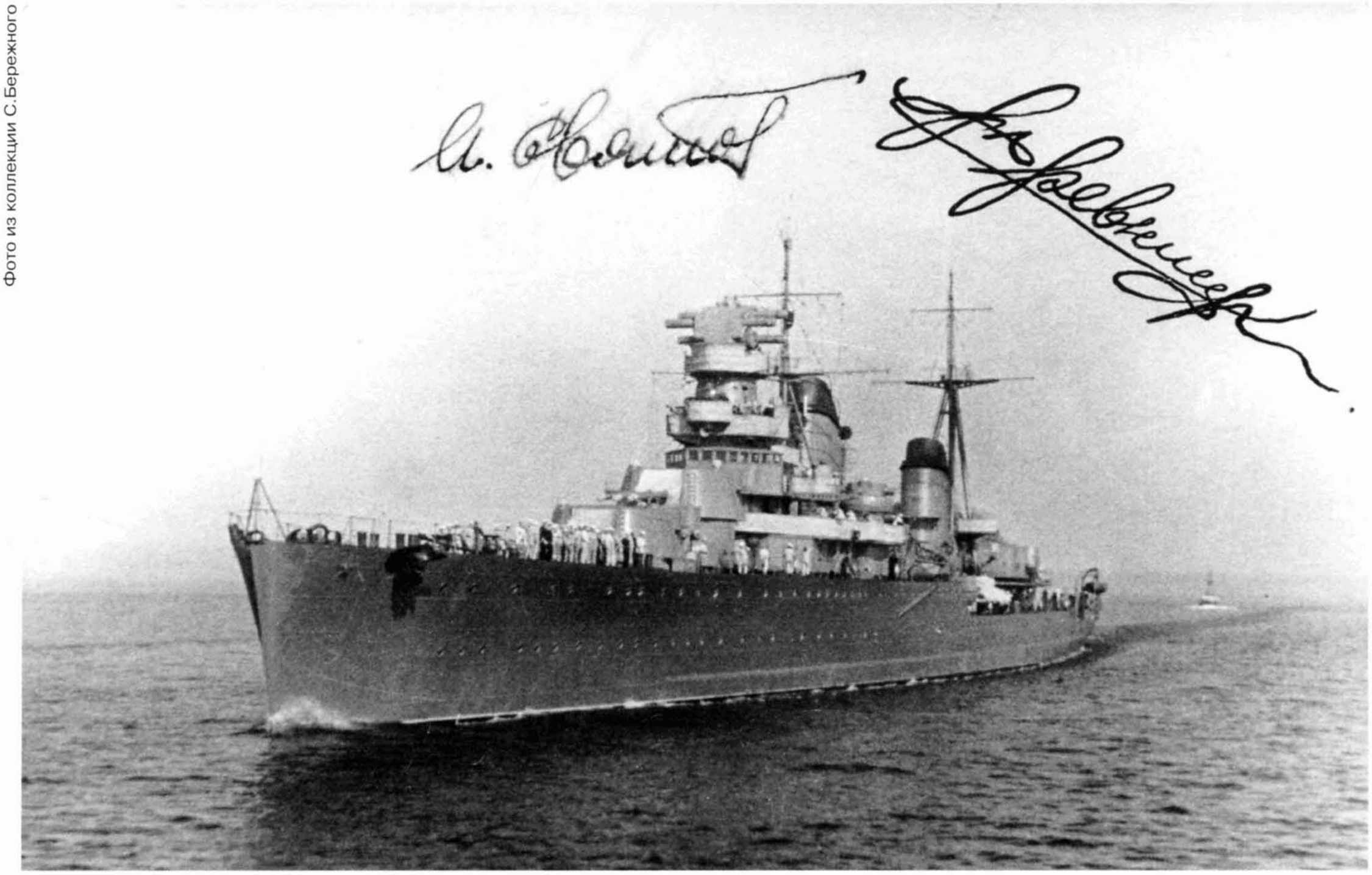
Оба фото из коллекции С.Балакина

Крейсер «Ворошилов» в Севастопольской бухте в послевоенные годы.

Фото из коллекции С.Балакина

Крейсер «Ворошилов» готовится к учебной стрельбе главным калибром, 1950-е гг.

Фото из коллекции С.Бережного

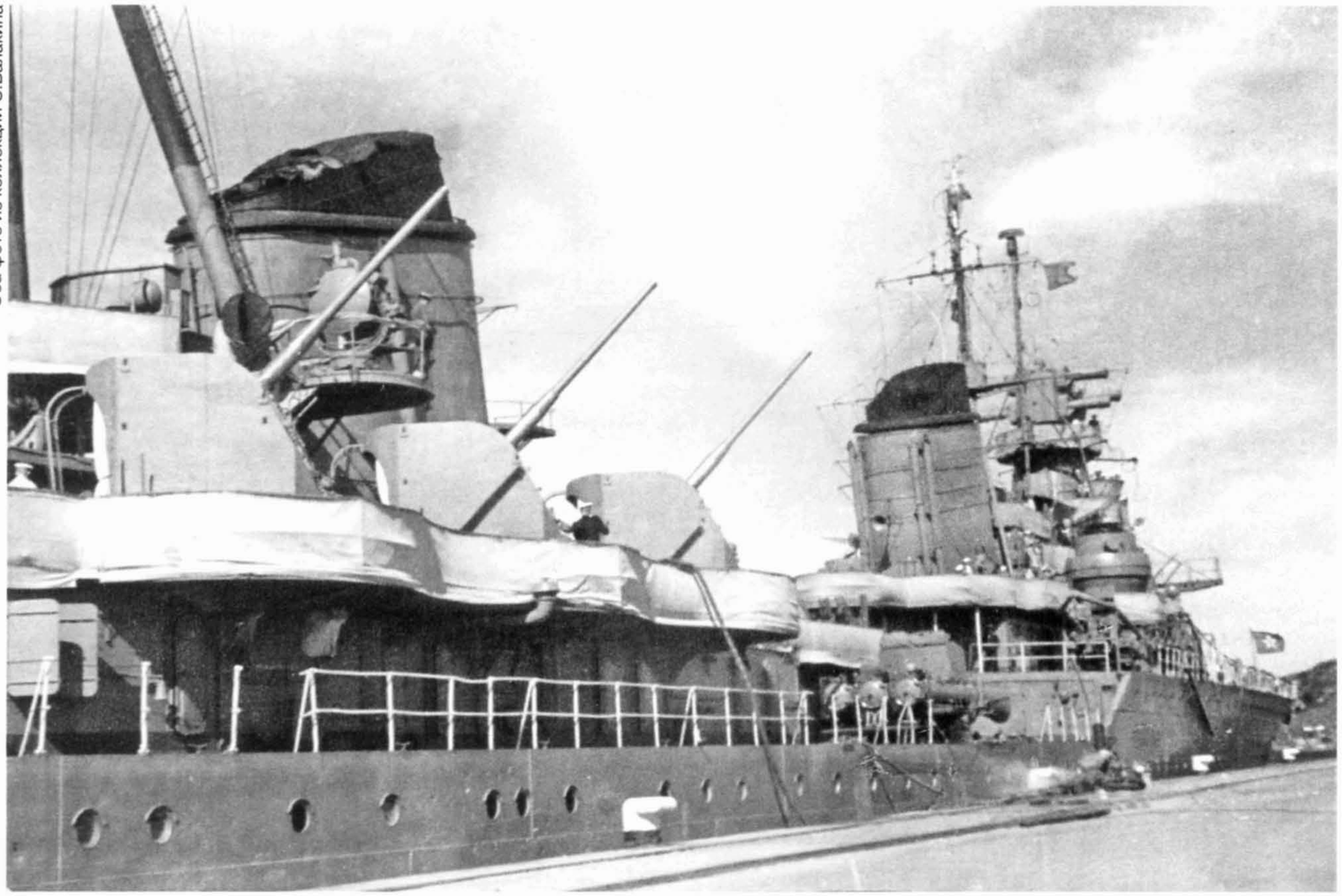


Крейсер «Максим Горький», 1941 г. На оригинале фотографии слева вверху — автограф командира корабля И.Г.Святова.

Крейсер «Максим Горький» на параде на Неве, 1946 г.

Фото из коллекции С.Балакина

Оба фото из коллекции С.Балакина



Крейсер «Максим Горький» в базе Порккала-Удд в Финляндии, август 1947 г.

Фото из коллекции А.Кузенкова

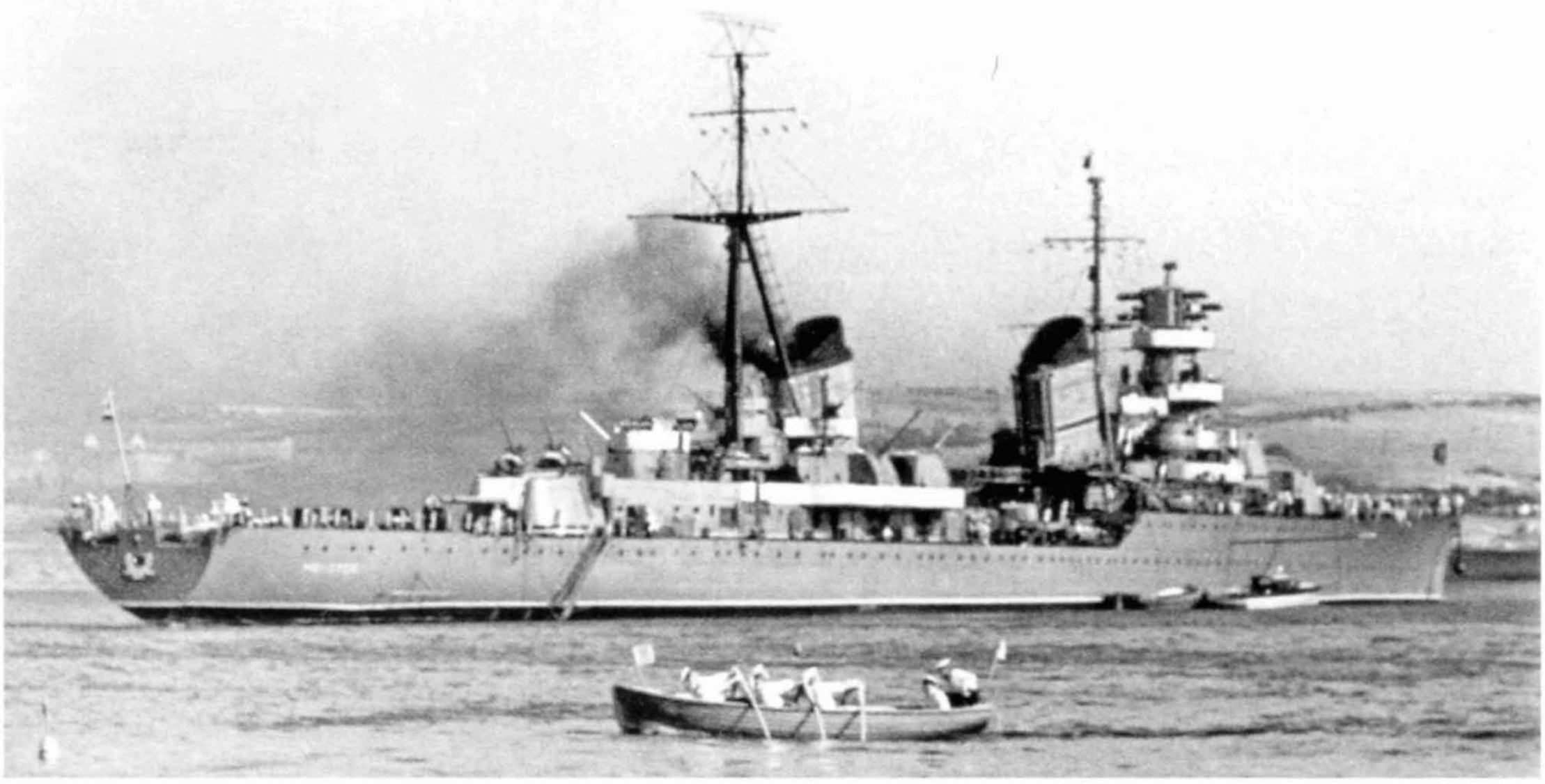
Крейсер «Молотов», 1941 г.

Крейсер «Молотов» после восстановительного ремонта, 1943 г.

Фото из коллекции Н.Гаврилкина

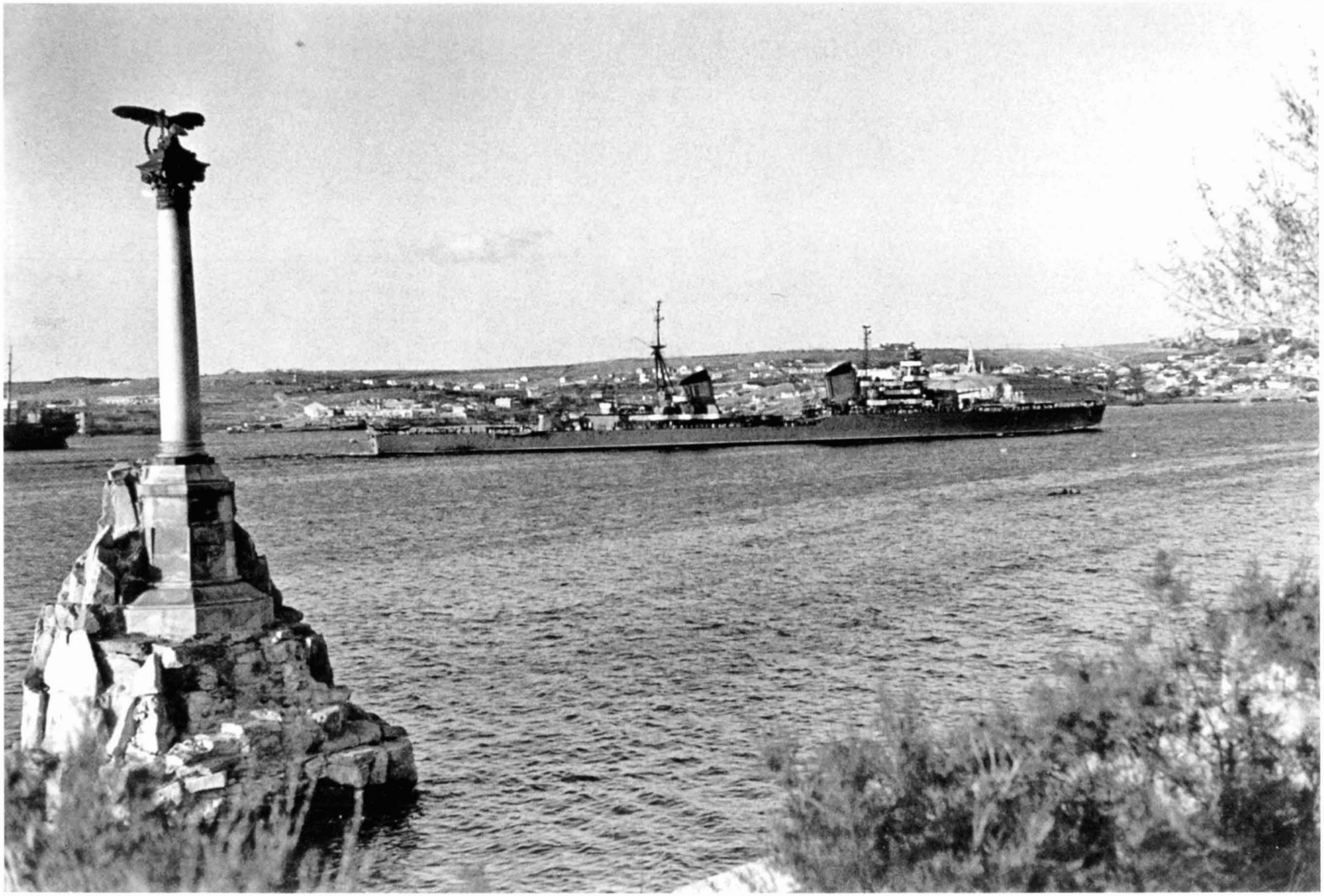
Оба фото из коллекции С.Балакина

На крейсере «Молотов», 1943 г. Хорошо видны четырехствольный 12,7-мм пулемет «Виккерс» и антенна РЛС «Редут-К» на грот-мачте.



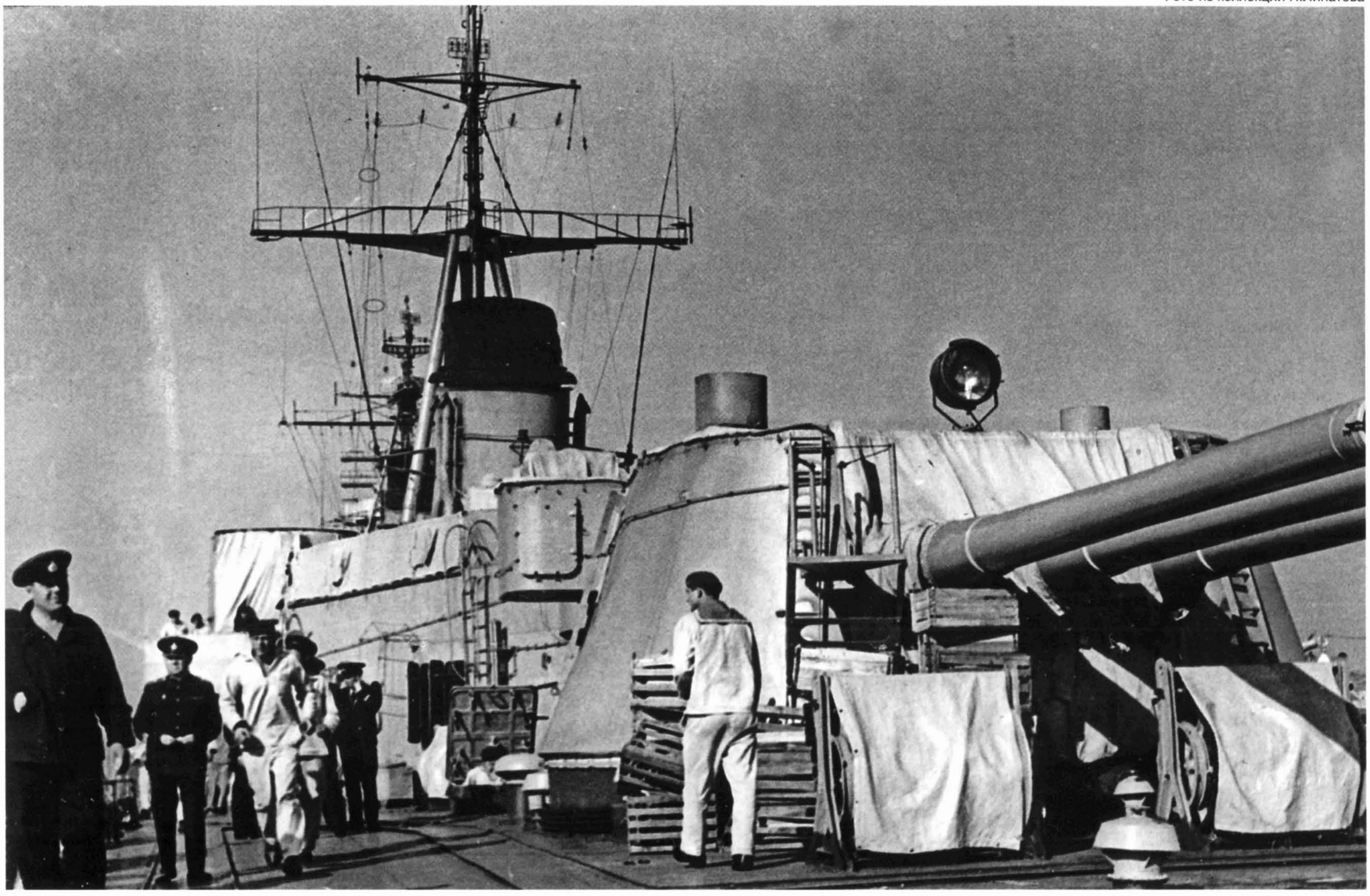
«Молотов» в Севастополе вскоре после окончания войны.

Фото из коллекции С.Балакина



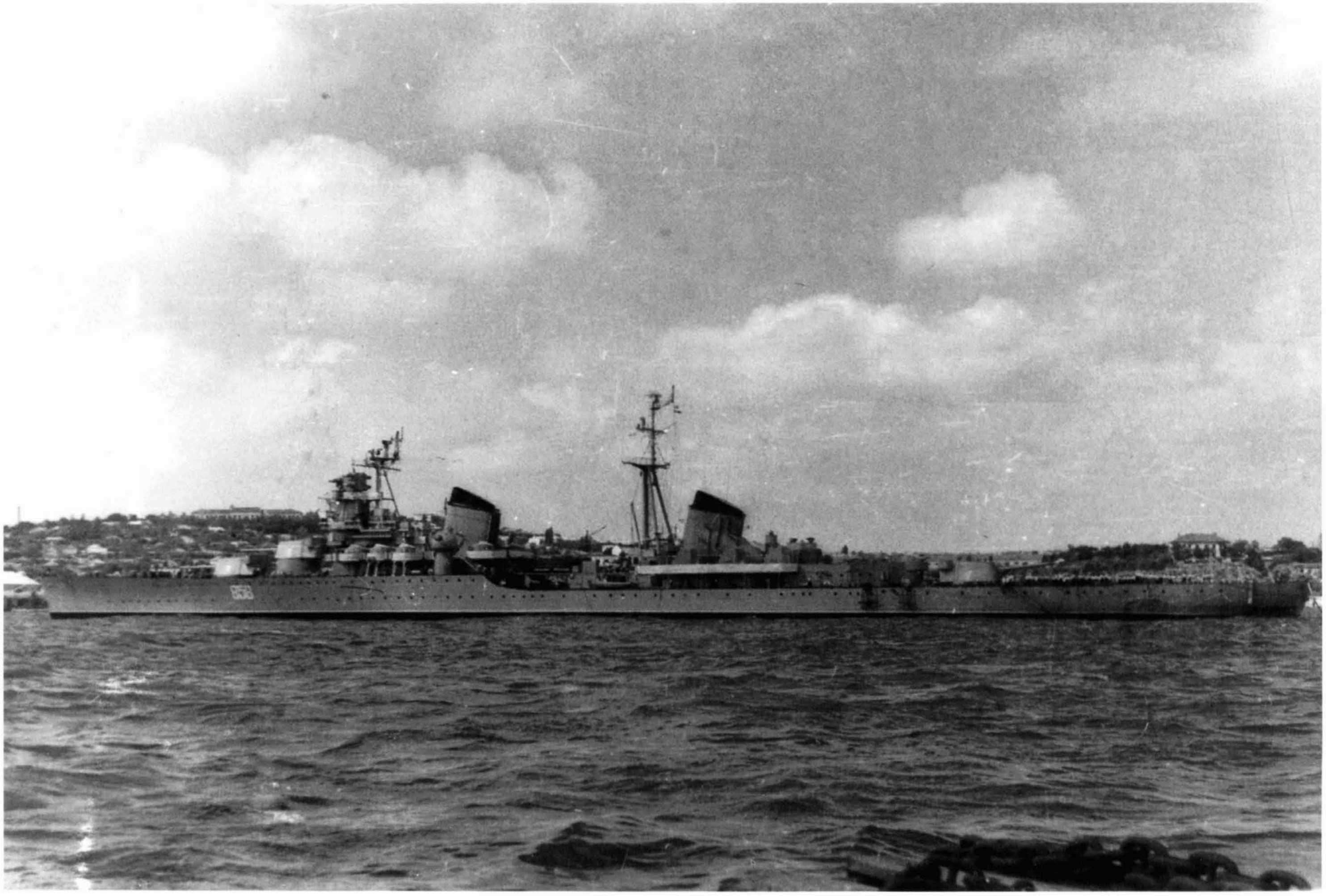
Крейсер «Молотов» входит в Севастополь.

Фото из коллекции П.Липатова



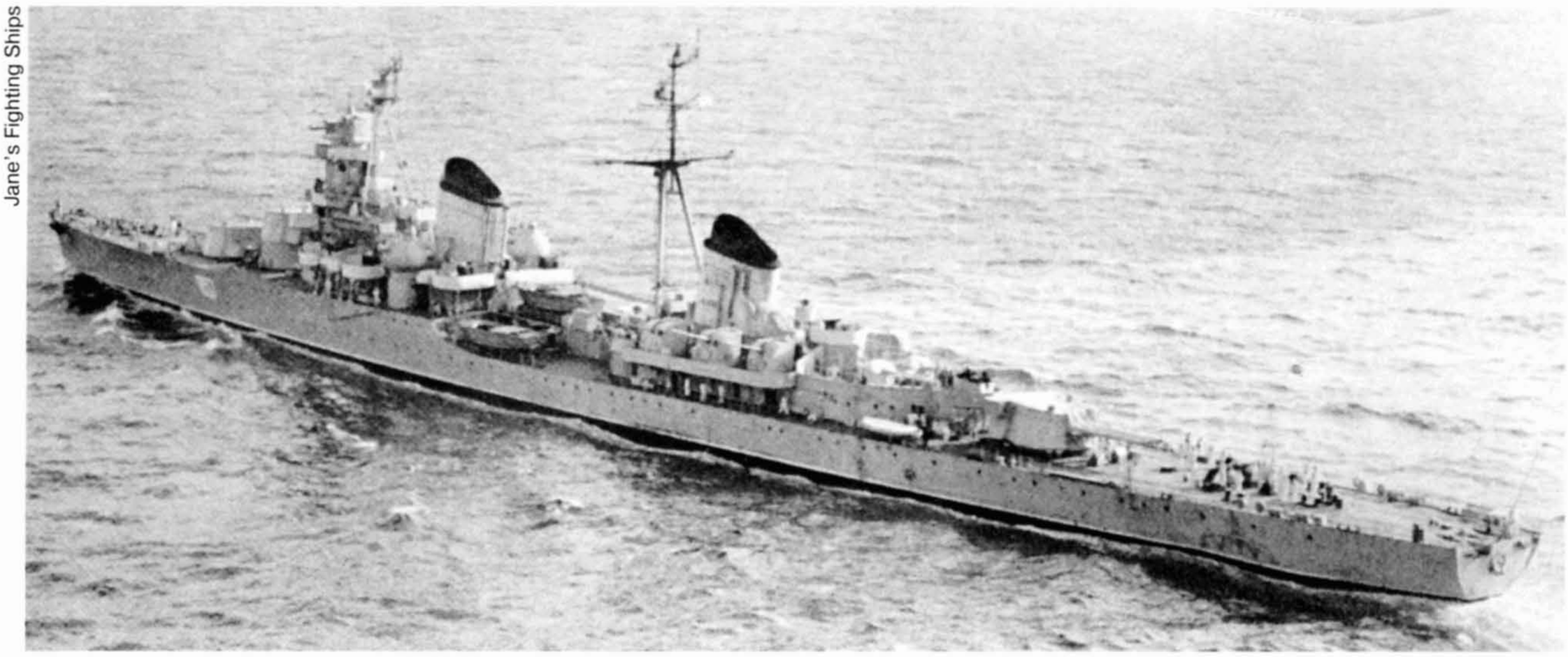
На палубе крейсера «Слава», 1960-е гг.

Фото из коллекции А.Кузенкова



Крейсер «Слава» в Севастопольской бухте, 1969 г.

Jane's Fighting Ships



«Слава» на Средиземном море, 1970 г.

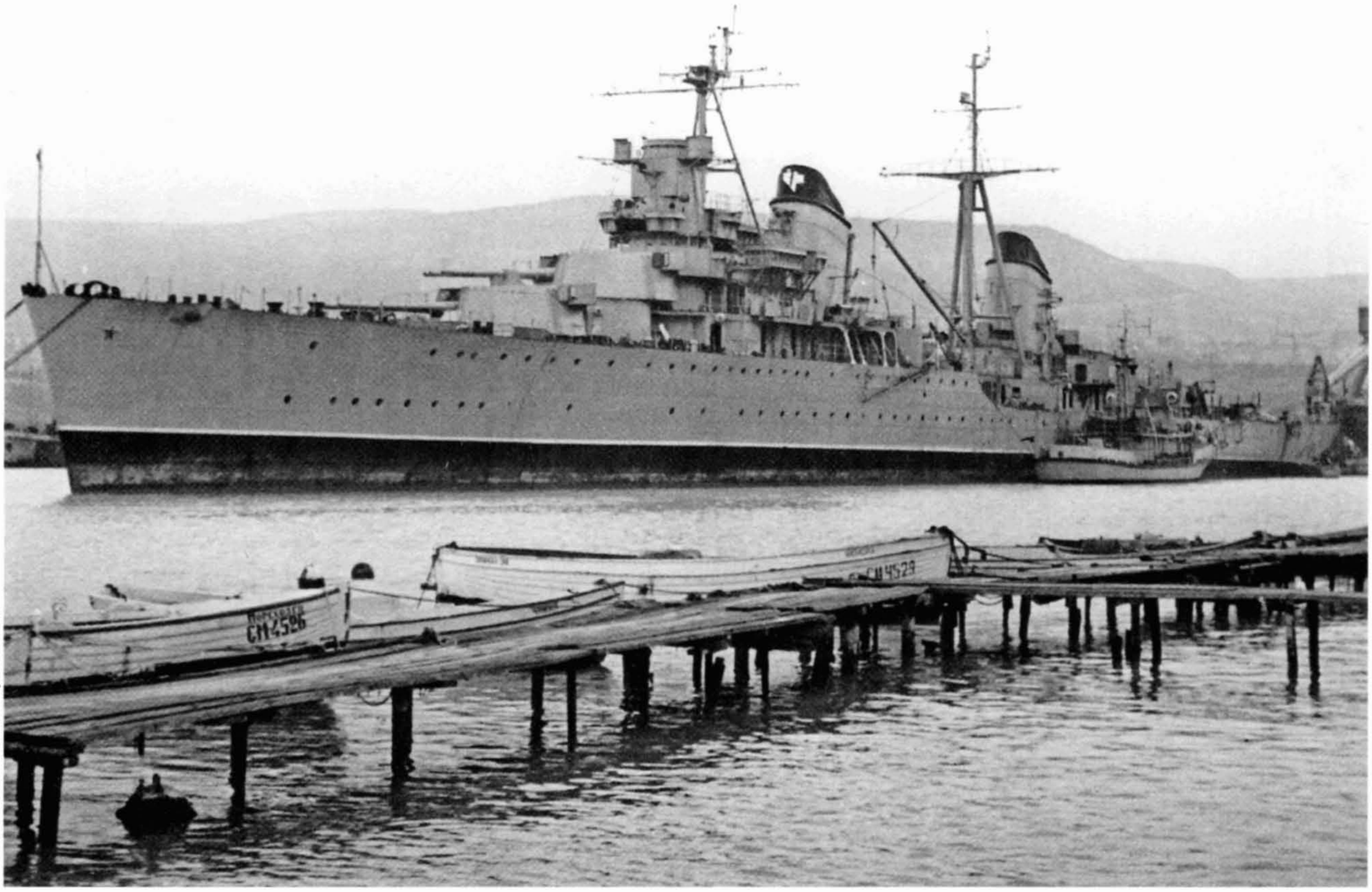
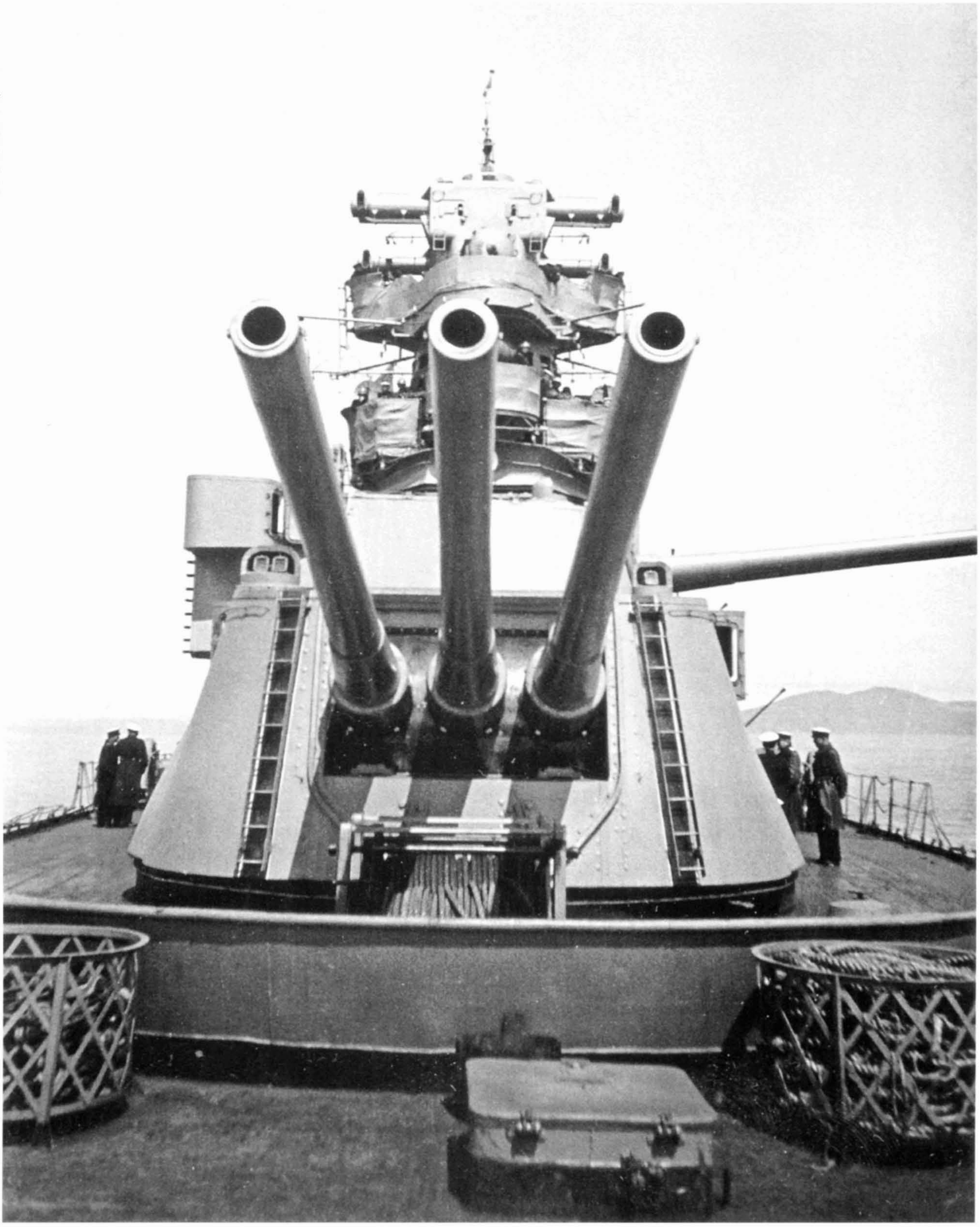


Фото из коллекции А.Кузенкова

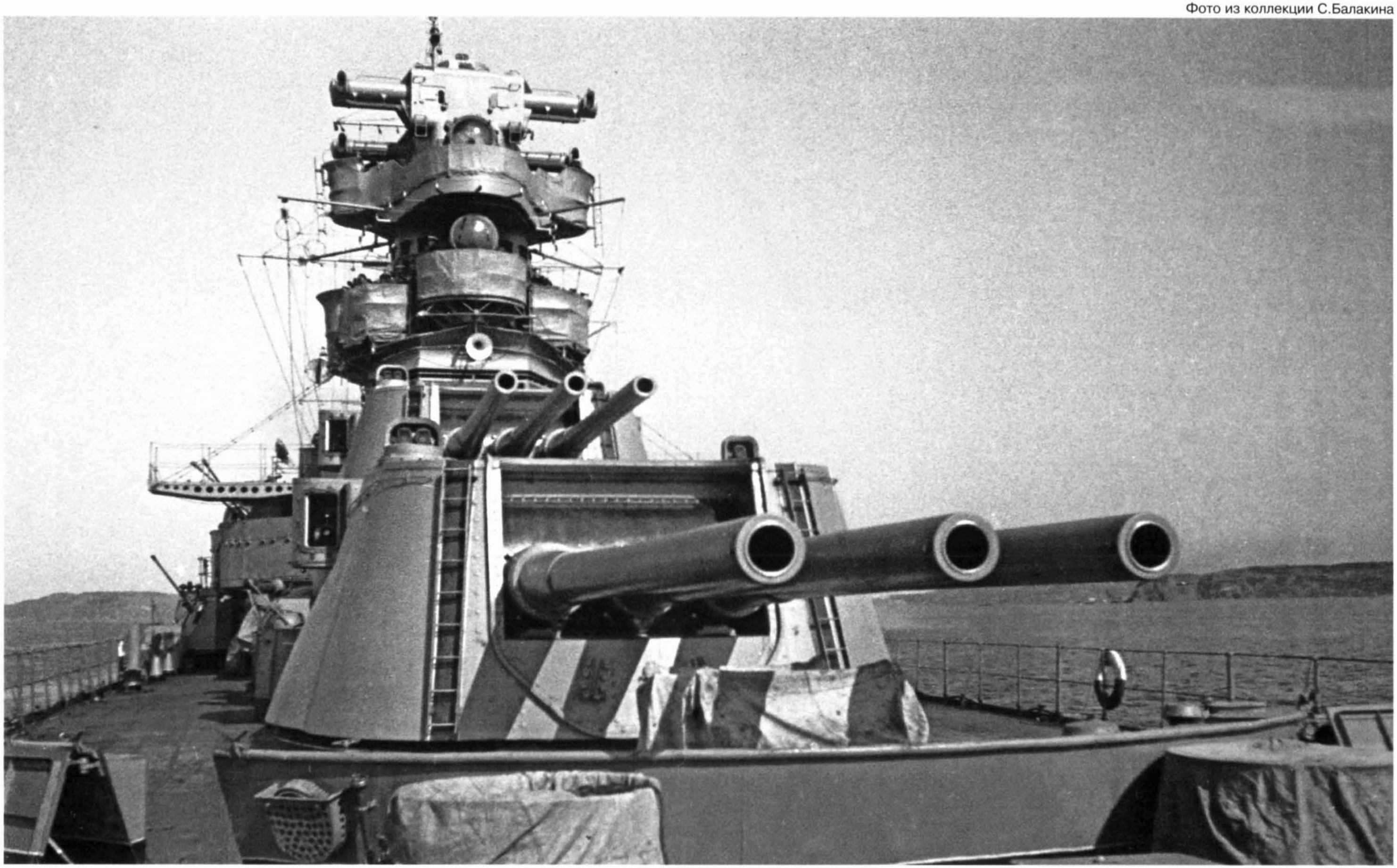
Крейсер «Слава» прибыл на разборку в Инкерман, зима 1972/73 г.

Фото из коллекции С.Балакина



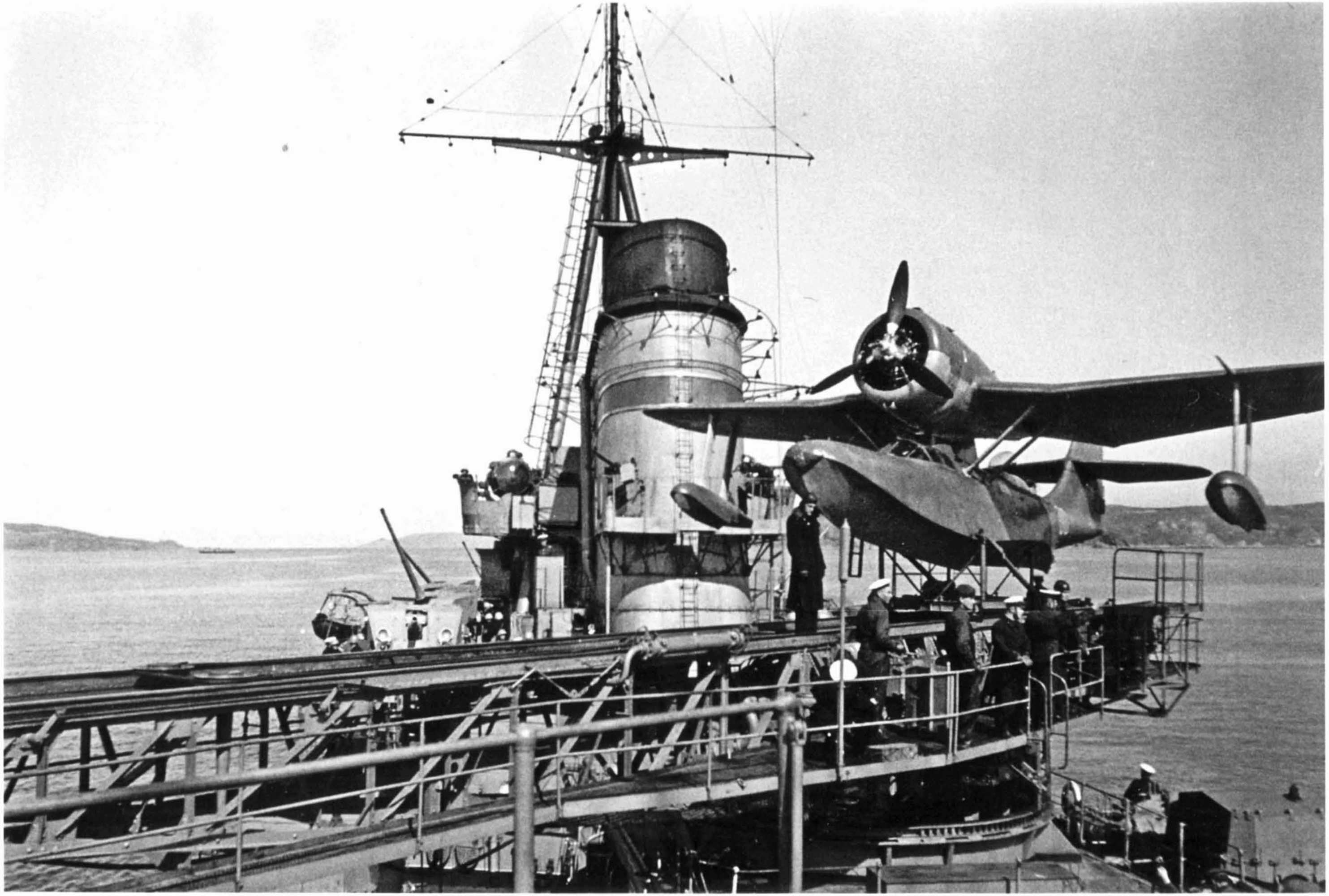
На палубе крейсера «Калинин», конец 1940-х гг.

Фото из коллекции С.Балакина



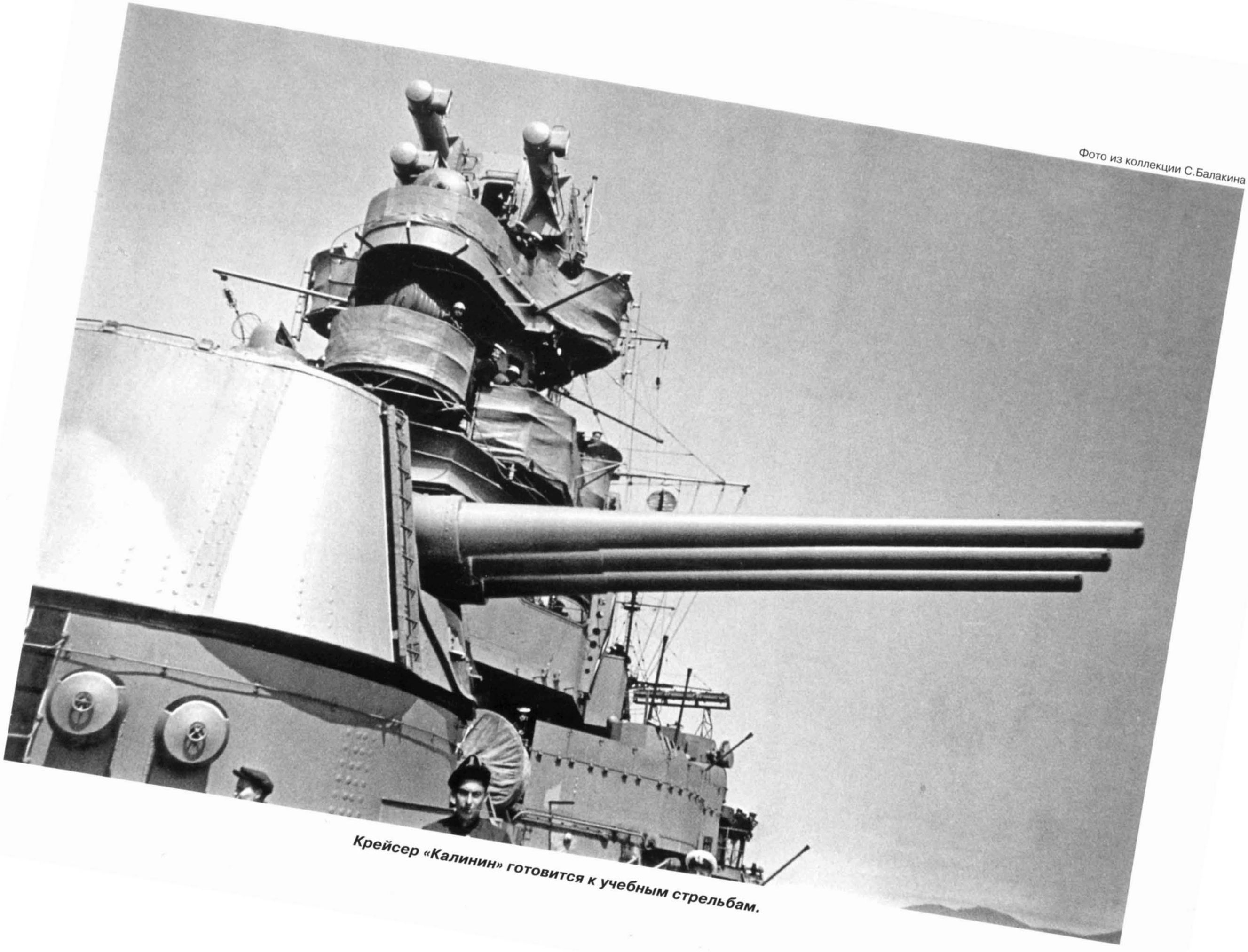
Крейсер «Калинин»: артиллерия главного калибра.

Фото из коллекции С.Балакина



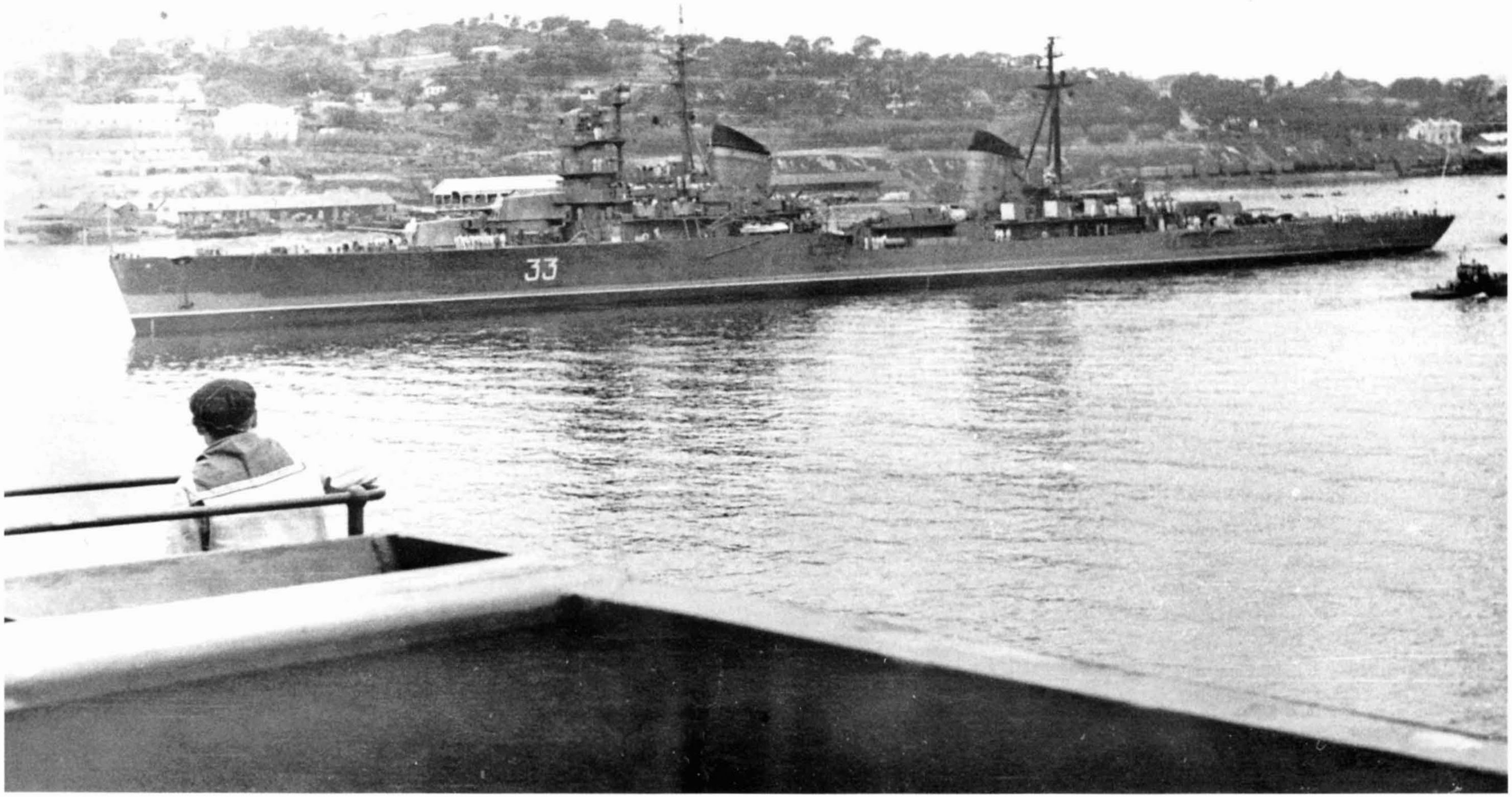
Крейсер «Калинин»: катапульта с гидросамолетом КОР-2, 1947 г.

Фото из коллекции С.Балакина



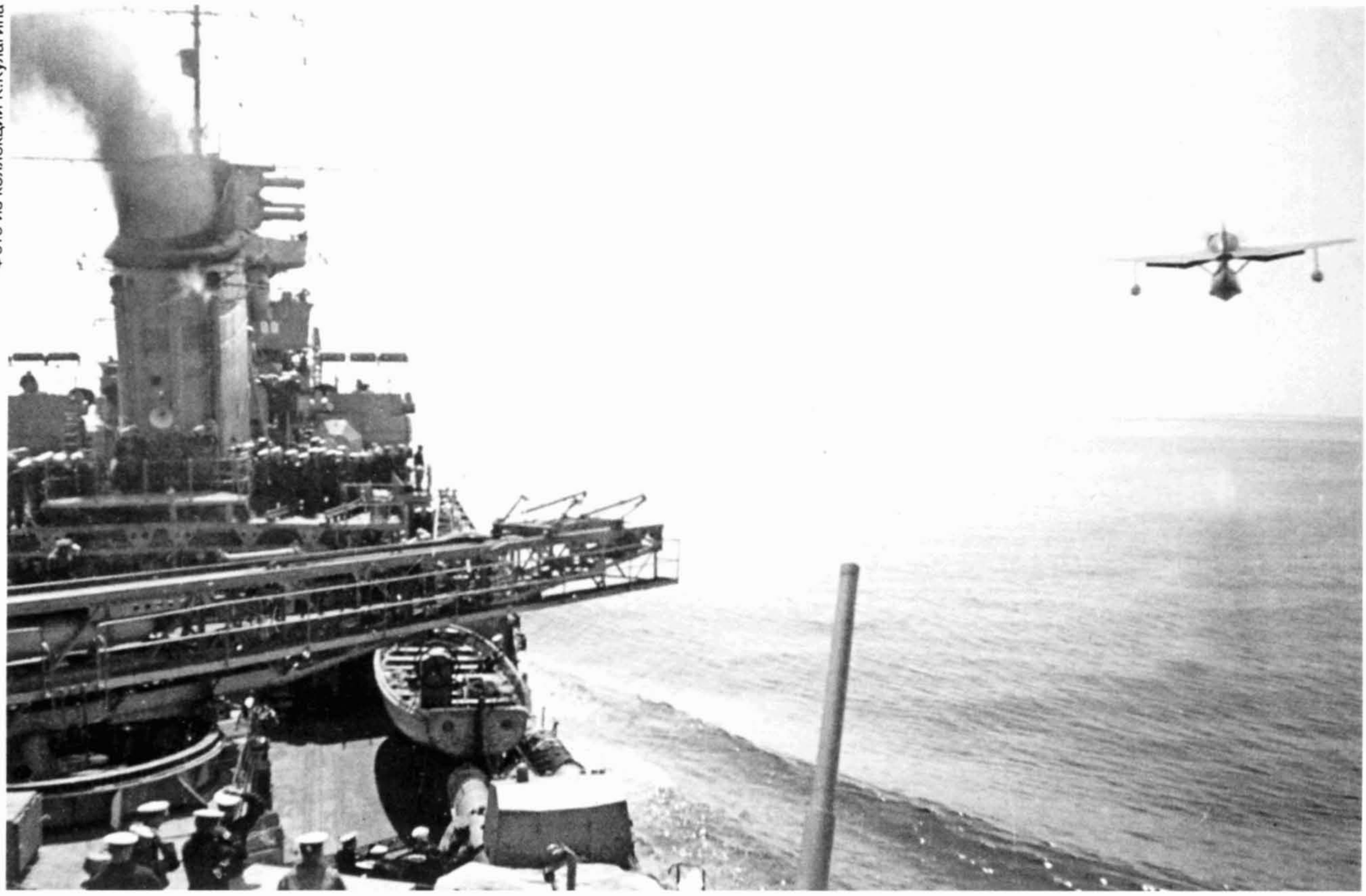
Крейсер «Калинин» готовится к учебным стрельбам.

Фото из коллекции С.Балакина



Крейсер «Калинин» в бухте Золотой Рог, 1957 г.

Фото из коллекции К.Кулагина



Старт гидросамолета КОР-2 с катапульты крейсера «Каганович», 1945 г.

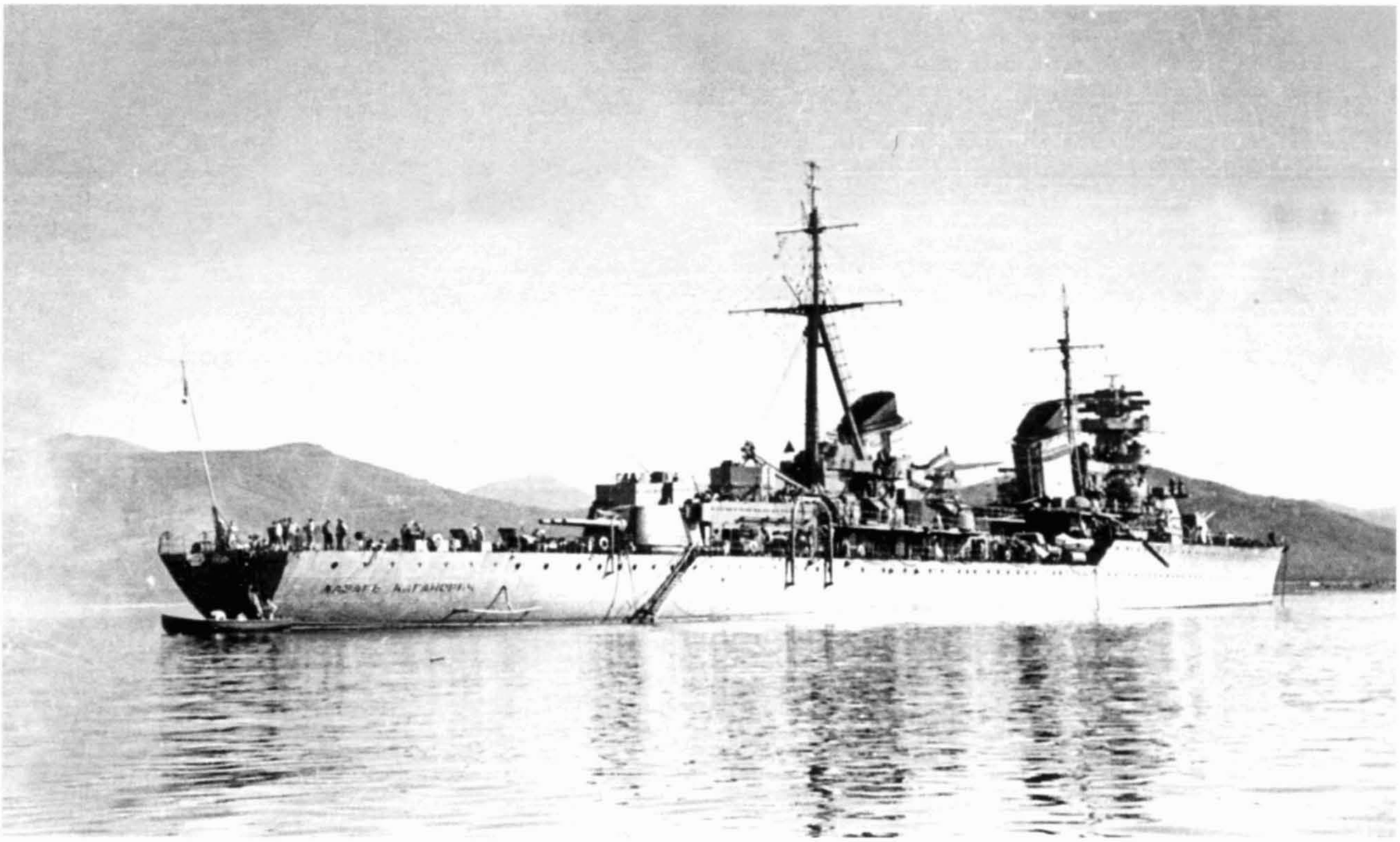


Фото из коллекции С.Балакина

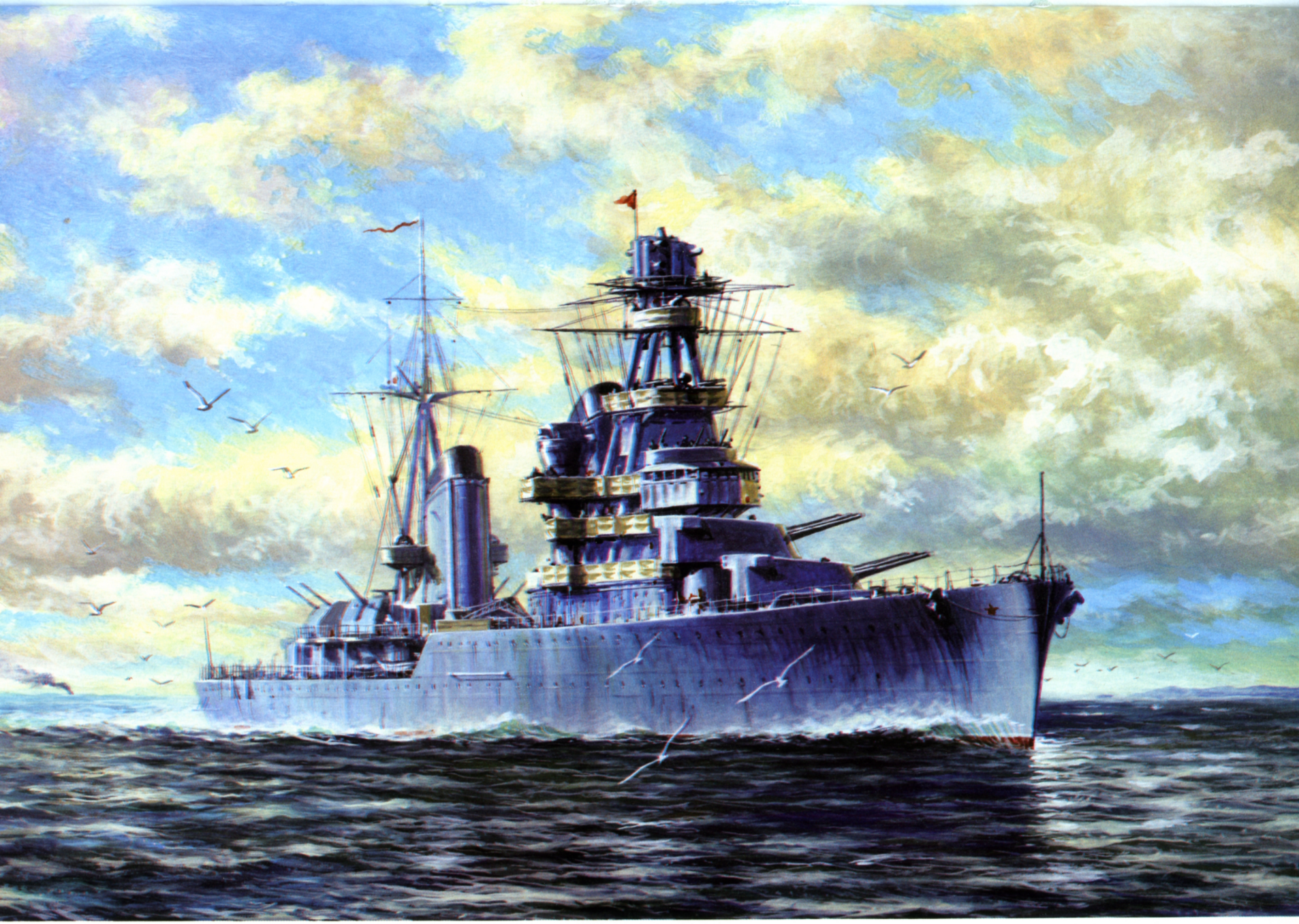
Крейсер «Лазарь Каганович», 1946—1947 гг.

Оба фото из коллекции С.Балакина

Учебные (стволиковые) стрельбы на крейсере «Лазарь Каганович», январь 1956 г.

Фото из коллекции С.Балакина

Крейсер «Петропавловск» (быв. «Лазарь Каганович») во время тайфуна, 1958 г.



Крейсер «Киров»

Художник А.Заикин

Фото из коллекции С.Балакина

На палубе крейсера «Киров», 1950-е гг.

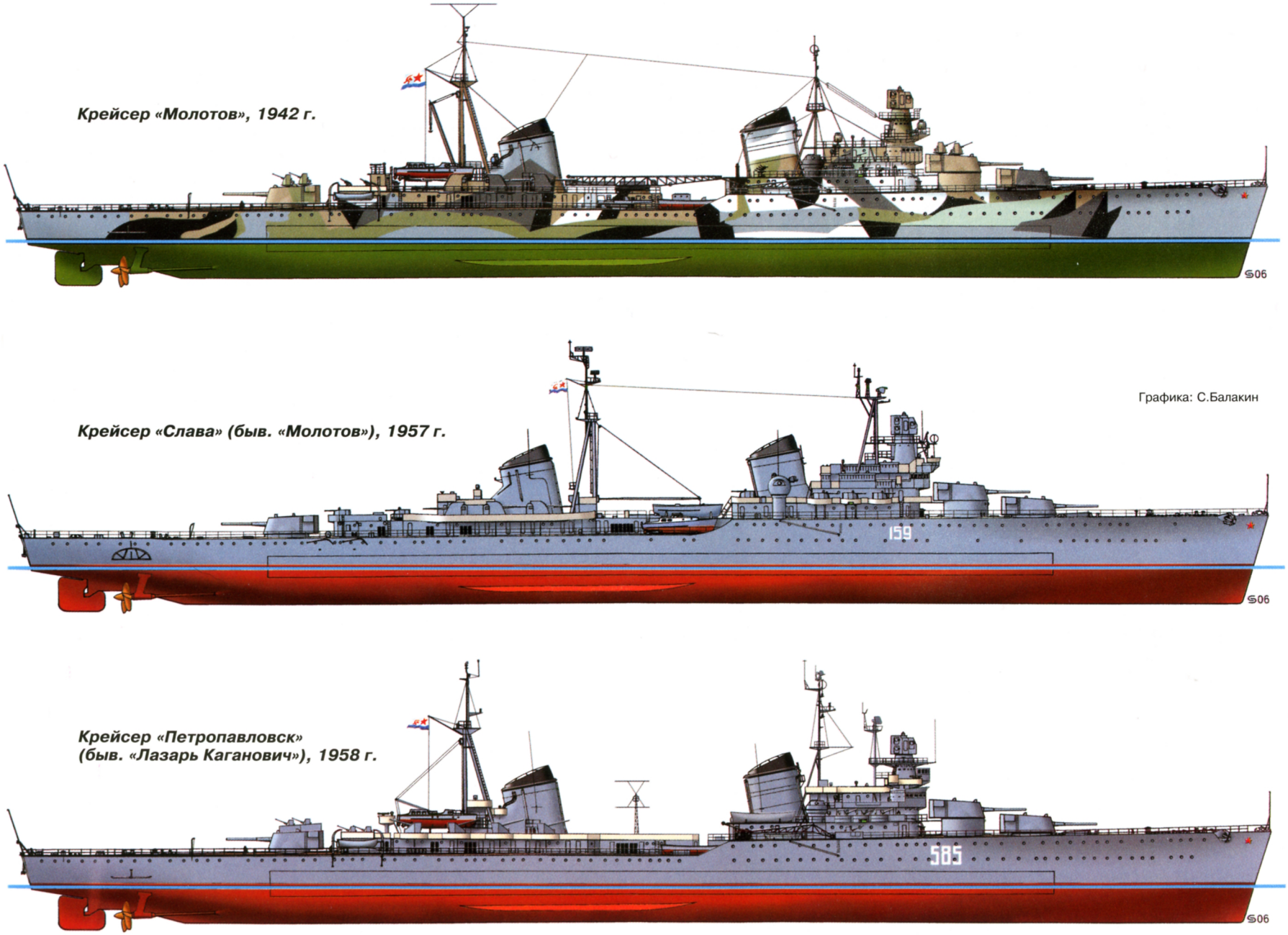
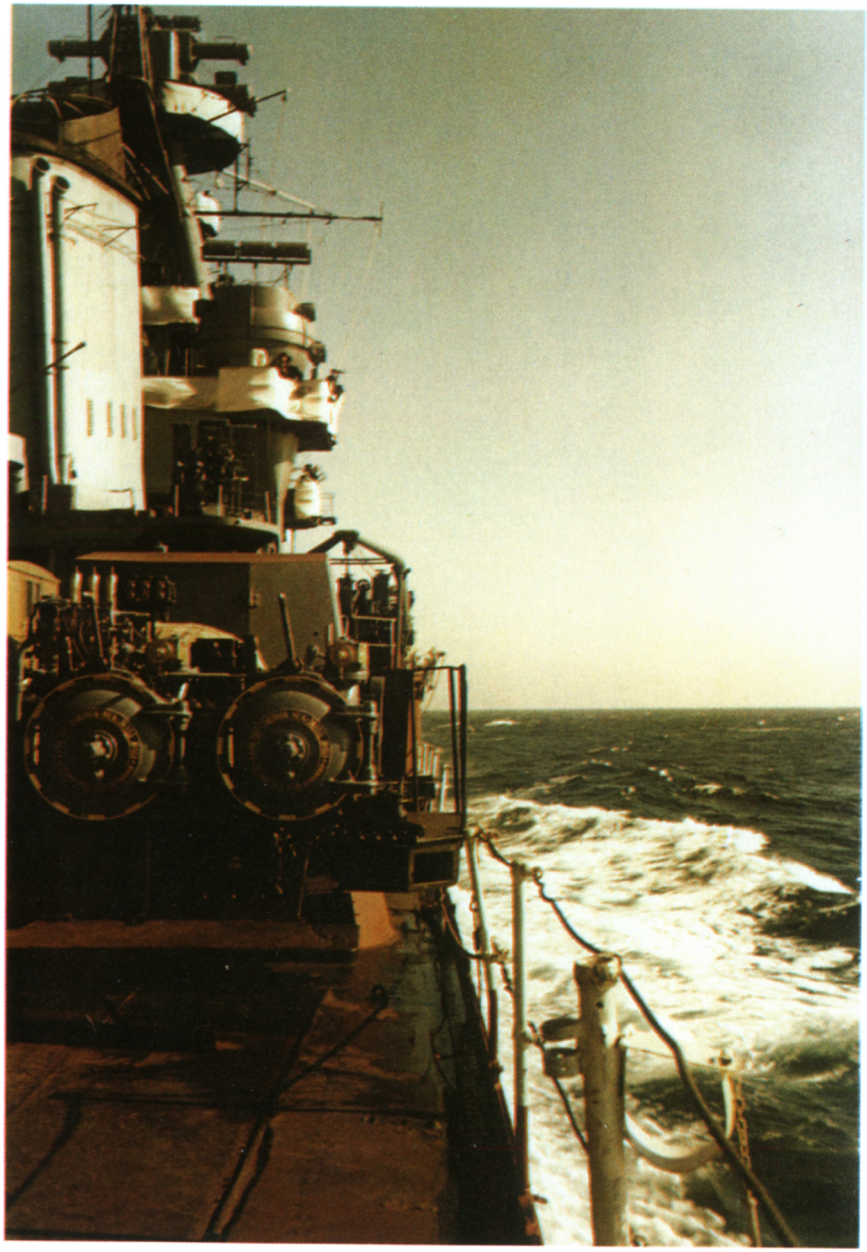

Крейсер «Молотов», 1942 г.
Крейсер «Слава» (быв. «Молотов»), 1957 г.
159
Графика: С.Балакин
Крейсер «Петропавловск»
(быв. «Лазарь Каганович»), 1958 г.
585
S06

Фото из коллекции С.Балакина

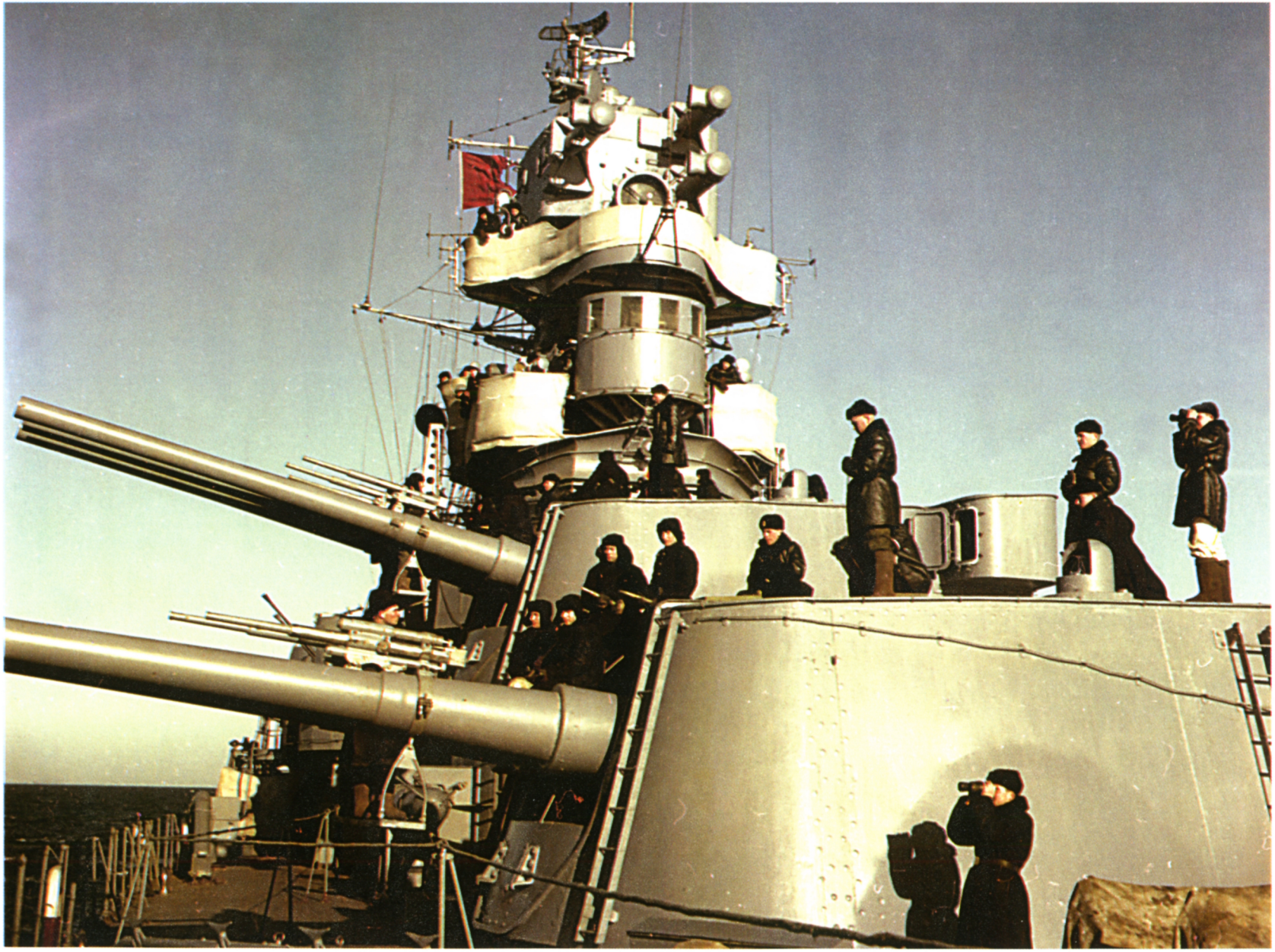
«Ворошилов» в Севастопольской бухте, 1954 г. Вид с палубы линкора «Новороссийск».

Оба фото из коллекции С.Балакина



Крейсер «Ворошилов» в море, 1950-е гг.

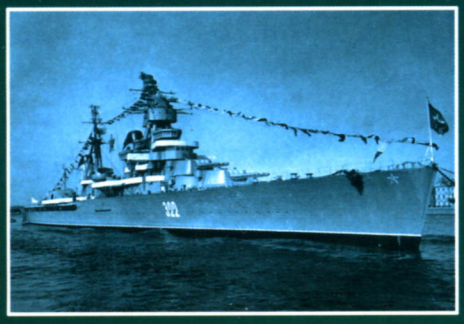
Оба фото из коллекции С.Балакина



Учебные стрельбы на крейсере «Лазарь Каганович», январь 1956 г.

Фото из коллекции С.Балакина

На палубе крейсера «Киров», 1950-е гг.



Крейсер «Киров» по праву считается одним из самых знаменитых кораблей нашего флота. Это первый построенный в СССР крупный боевой корабль, флагман Балтики, активный участник войны. Несмотря на то, что «Кирову» не довелось помериться силами с равноценным противником в морском бою, его артиллерия внесла неоценимый вклад в оборону Таллина и Ленинграда, в прорыв немецкой блокады, в отражение воздушных атак.

«Киров» и его последователи – «Ворошилов», «Максим Горький», «Молотов», «Калинин» и «Каганович» – остались в истории не только как самые современные и мощные корабли советского ВМФ периода Великой Отечественной войны, но и как родоначальники целого поколения артиллерийских крейсеров, вошедших в строй уже в послевоенные годы и остававшихся основой нашего флота на протяжении двух десятилетий.

ISBN 5-699-19623-4

Коллекция
ЯУЗА
ЭКСМО
издательство